

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО РЫБОЛОВСТВУ

КАМЧАТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов

Выпуск 6

**Специальный выпуск, посвященный 75-летию
Акционерного Камчатского общества**

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ 2003

Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки.
Сборник трудов. Вып. 6. Специальный выпуск, посвященный
75-летию Акционерного Камчатского общества. — Петропавловск-
Камчатский: Изд-во КамчатГТУ, 2003. — 283 с.

В сборник включены документы, показывающие историю создания и характеризующих различные периоды существования Акционерного Камчатского общества (АКО), работавшего на полуострове в 1927—1945 гг.

Авторы статей рассматривают различные аспекты много-сторонней деятельности АКО. Публикуемые воспоминания ветеранов отрасли характеризуют условия, в которых проходило рыбо-промышленное освоение Камчатки.

Использованы материалы из фондов Государственного архива Камчатской области (ГАКО), Центра документации новейшей истории Камчатской области (ЦДНИКО), Архива внешней политики России (АВПР) личных собраний, публикации из периодических изданий.

Большая часть материалов публикуется впервые.

Ответственный редактор С. В. Гаврилов

СОДЕРЖАНИЕ

75 ЛЕТ АКЦИОНЕРНОМУ КАМЧАТСКОМУ ОБЩЕСТВУ

От редактора	5
Документы об организации и деятельности Акционерного Камчатского общества	8
В ногу с эпохой реконструкции	83
В. А. Ильина. Акционерное Камчатское общество в промышленном освоении и развитии Северо-Востока в 1927—1945 гг.: историографический аспект	86
В. А. Ильина. Начало советской колонизации Камчатки в годы первой пятилетки	95
Р. С. Моисеев. Влияние промышленности приморской специализации на формирование трудовых ресурсов Камчатки	106
Г. Б. Намжилова. История одного экслибриса	122
С. В. Гаврилов. Петропавловский порт Акционерного Камчатского общества в 1933—1945 гг.	134
С. В. Гаврилов. Конструктивные решения, реализованные в энергетических установках рыбопромысловых судов Камчатского бассейна	197

«НАЧАЛЬНИКИ КАМЧАТКИ»

В. П. Пустовит. Чистка членов	204
В. П. Пустовит. Пройти сквозь стену (Гибель начальника АКО И. А. Адамовича по материалам НКВД)	211
И. А. Адамович. Некоторые итоги работы Акционерного Камчатского общества	227

ПАРУСА КАМЧАТКИ

Г. Б. Рогозин. Десять лет на «Королевском флоте»	238
Т. М. Кривоногов. «Краб», «Янтарь» и другие	253
Материалы по расследованию аварии шхуны «Янтарь»	256

ВETERАНЫ ВСПОМИНАЮТ МИНУВШИЕ ДНИ...

Г. Ф. Буйвол. История одной судьбы	259
Н. А. Гаврилова. Астрахань — Камчатка	271

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Буйвол Григорий Федорович — судовой механик, ветеран рыбной промышленности Камчатки

Гаврилова Нина Алексеевна — инженер-технолог, ветеран рыбной промышленности Камчатки

Гаврилов Сергей Витальевич — доцент кафедры судовых энергетических установок Камчатского государственного технического университета

Ильина Валентина Александровна — доцент кафедры отечественной истории Камчатского государственного педагогического университета

Кривоногов Тимофей Михайлович — капитан дальнего плавания, ветеран флота рыбной промышленности Камчатки

Моисеев Роберт Савельевич — кандидат экономических наук, директор Камчатского филиала Тихоокеанского института географии ДВО РАН

Намжилова Галия Батоевна — заведующая сектором редкой книги Камчатской областной научной библиотеки имени С. П. Крашенинникова

Пустовит Валентин Петрович — историк, журналист, директор Центра документации новейшей истории Камчатской области

Рогозин Георгий Борисович — судовой механик, ветеран флота рыбной промышленности Камчатки

ОТ РЕДАКТОРА

Настоящий сборник посвящен 75-летию со дня организации Акционерного Камчатского общества (АКО) — уникального хозяйственного механизма, созданного для комплексного развития экономики громадной территории — Охотско-Камчатского края. Решение об этом советское правительство приняло летом 1927 г.

Накопленный нашими предками опыт освоения отдаленных и труднодоступных северных и дальневосточных районов с малочисленным местным населением и суровыми климатическими условиями свидетельствовал о том, что оно возможно лишь при серьезной государственной поддержке.

В качестве одного из предшественников АКО, на наш взгляд, можно рассматривать Российско-Американскую компанию (РАК), официально созданную в 1799 г. Правительство наделило РАК исключительными полномочиями. Компания являлась полным хозяином всех русских владений от 55° северной широты до Берингова пролива, а также Алеутских, Курильских, Командорских 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 флот оказывать РАК всемерную помощь. Офицерам разрешалось поступать на службу в компанию с условием сохранения за ними прав государственных служащих.

Конечно, к моменту начала деятельности АКО все географические открытия и территориальные разделы в регионе были уже завершены, оставалась лишь тяжелая и рутинная работа по его хозяйственному освоению. Одной из ее особенностей являлось присутствие здесь мощного иностранного (японского) капитала, что наложило отпечаток на работу общества, которое создавалось в том числе и как инструмент противодействия японской экономической экспансии.

Сопоставление организационных форм РАК и АКО показывает, что они имели много общих черт. К ним можно отнести:

1. «Высочайшее покровительство» в лице императорского правительства (РАК), позволяющее «обо всем касающемся до дел сей компании, как о рас-

поражениях своих, так и о происходящих оным успехах, доносить прямо Его императорскому величеству», и Совета (АКО), председательствовал в котором «лучший друг Камчатки» нарком и член политбюро ВКП(б) А. И. Микоян.

2. Коллективное руководство в лице директората или правления. «Для управления делами компании (РАК. — *Ред.*) избрать участникам оной директоров, но не более четырех человек». В состав первого правления АКО входили пять человек.

3. Наличие главной конторы или представительства в столице (соответственно в Санкт-Петербурге и Москве), контор (отделений) на местах и многочисленных факторий.

4. Монопольное право или привилегии на отдельные виды деятельности.

К этому следует добавить комплексность хозяйства и острую конкуренцию как в политической, так и в экономической областях с иностранными предпринимателями, также пользовавшимися государственной поддержкой (американцев или англичан и японских рыбопромышленников).

Непосредственными предшественниками АКО являлись созданное в 1924 г. Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество (ОКАРО), учредителями которого стали как государственные учреждения и предприятия (Дальгосрыбтрест, Дальгосторг, Центросоюз), так и частный капитал в лице акционерного общества «Дальморепродукт», одним из родоначальников которого был торговый дом «Бр. Люри».

Камчатский губревком РКП(б) еще 31 января 1924 г. постановил «признать желательным создание Акционерного Общества на Камчатке, но просить центр перед утверждением договора высказать основные тезисы такового, дабы иметь возможность дать свое заключение, как местной власти, больше других ведомств заинтересованной в будущей работе на Камчатке того или иного акционерного общества». Получив необходимые разъяснения, 6 марта 1924 г. губревком счел необходимым вступить в «Акционерное Общество, создающееся в Чите по инициативе Дальконцескома».

ОКАРО получило в аренду двенадцать речных и шесть морских промысловых участков в Усть-Камчатске, Большерецке и Охотске, на которых оно добывало исключительно лососей. Его работа не полностью удовлетворяла потребностям местных жителей и желаниям властей. Первое совещание работников Наркомвнешторга на Дальнем Востоке, прошедшее 14—18 сентября 1924 г., так оценило стоявшие перед обществом задачи: «...В будущем году ОКАРО надлежит: а) подготовить почву к выходу на рынки не только с рыбным сырьем, но и в обработанном виде, б) разрешить вопрос о приобретении своего собственного тоннажа, в) принять меры к выходу с камчатскими рыбными продуктами на внутренние союзные рын-

ки...» Одновременно признавалось необходимым «своевременно разработать план снабжения Камчатки на 1925/26 год, а равно возможно скорей разрешить вопрос об образовании Камчатского Акционерного Общества».

ОКАРО просуществовало всего два года, после чего 30 декабря 1926 г. решением ВСНХ РСФСР было слито с Дальгосрыбтрестом, чье название перешло к новому объединению. В сфере деятельности Дальгосрыбтреста находился весь Дальний Восток, поэтому он не мог обеспечить эффективного развития рыбной промышленности на Камчатке. Отныне эта и другие непростые задачи по всестороннему хозяйственному освоению нашего полуострова легли на плечи акционерного общества с участием только государственных учредителей — АКО.

В силу ряда причин продекларированную при создании АКО многопрофильность его хозяйства осуществить не удалось. Развитие получили в основном рыбная промышленность и обслуживающие ее производства. Позднее это вылилось в моноспециализацию областной экономики, ставшую причиной тех проблем, которые Камчатка переживает в последние годы.

Относительная самостоятельность АКО, которой оно обладало в конце 1920-х гг., постепенно сменилась жестким администрированием со стороны высших государственных органов управления: сначала Наркомата продовольствия и снабжения, затем Наркомата пищевой промышленности, а с конца 1930-х гг. — Наркомата рыбной промышленности СССР. Эти инстанции регламентировали даже такие частные вопросы работы общества, как, например, сроки постановки и выхода из ремонта конкретных промысловых и транспортных судов, причем эти плановые задания, как правило, никогда не выполнялись.

Фактически АКО, не меняя названия «Акционерное общество», превратилось в обычное государственное объединение, а логическим завершением его деятельности стало преобразование общества в октябре 1945 г. в Камчатский государственный рыбопромышленный трест.

После окончания Второй мировой войны многолетняя конкуренция отечественной и японской рыбопромышленности, протекавшая на протяжении почти полувека на дальневосточном, и, в частности на камчатском, побережье, завершилась полным вытеснением иностранного конкурента и поглощением его производственной базы.

Восемнадцатилетняя деятельность АКО (1927—1945 гг.) заложила основы того экономического и интеллектуального потенциала, которым на протяжении многих десятилетий располагала и располагает сейчас Камчатская область. Перефразируя известное изречение, можно без особого преувеличения сказать, что все мы вышли из АКО, как из гоголевской шинели.

75 ЛЕТ АКЦИОНЕРНОМУ КАМЧАТСКОМУ ОБЩЕСТВУ

ДОКУМЕНТЫ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА

Протокол заседания комиссии политбюро ВКП(б) по вопросу о наиболее целесообразных формах управления Камчатской областью от 26 июля 1926 г.

Присутствуют: тт. Куйбышев (председатель), Аралов (НКИД), Белобородов (СНК РСФСР), Гамарник (представительство ДВО в Москве), Скобелев (ГКК), Кузнецов (НКФ), Ильин (РКИ РСФСР), Ганецкий (НКТорг).

Слушали: 1. Проект основных положений по организации Государственного Акционерного Камчатского Общества для эксплуатации природных богатств Камчатского округа и Охотского района ДВО, всех островов, находящихся в Охотском море, в территориальных водах Берингова моря и острова Врангеля в Тихом океане.

Постановили: принять основные положения в следующей редакции. 1. Для развития экономической жизни и рационального использования естественных богатств Камчатского округа и Охотского района ДВО, всех островов, находящихся в Охотском море, в территориальных водах Берингового моря и острова Врангеля в Ледовитом океане учредить Государственное Акционерное Общество союзного значения под наименованием «Государственное Акционерное Камчатское Общество».

2. Указанная в п. 1 основная цель Государственного Акционерного Камчатского Общества осуществляется им путем:

а) эксплуатация естественных богатств Камчатского округа ДВО и других, перечисленных в п. 1, районов (рыба, пушнина, золото, нефть и т. д.).

Примечание: Эксплуатация ГАКО Камчатского округа, охватывая использование естественных богатств последнего, в первую очередь, должна пойти по линии развития пушного и, в особенности, — рыбного дела, ввиду необходимости: 1) перехода от засола рыбы к консервированию ее, 2) постановки рыбозахвата лососевых, 3) использования не только лососевых, но и других пород рыб, 4) перехода к интенсивному пушному хозяйству (создание пушных фирм и питомников), 5) создание оленеводства в крае.

б) промышленной переработке добываемых ГАКО и скупаемых у населения продуктов и сырья.

в) торговли всеми добытыми и переработанными продуктами и сырьем.

г) снабжения населения и промыслов округа всеми необходимыми, как внутрисоюзного производства, так и импортными товарами.

Примечание: 1. Свои заграничные операции, как по экспорту, так и по импорту, Общество производит в установленном законом порядке.

2. Снабжение населения округа производится ГАКО в порядке торговли, причем программа операции Общества в этой части ежегодно согласуется с Далькрайисполкомом.

3. ГАКО имеет право содержать собственный морской тоннаж, а также речные, сухопутные и воздушные средства сообщения, как для своих надобностей, так и для платного обслуживания посторонних нужд.

4. Государственному Акционерному Камчатскому Обществу предоставляется право скупки золота по всему округу и его реализации согласно действующим законам и по соглашению с НКФ.

5. Правление Общества имеет свое местопребывание в Хабаровске, а Совет Общества — в Москве.

Вопрос об учредителях ГАКО, об общем размере капиталов и распределении этих капиталов между учредителями, а также вопросы распределения прибыли, освобождения от налогов, пошлин и акцизов, предусмотренные пп. 4, 5, 6 и 7 проекта основных положений ГАКО (см. приложение), передать на дополнительную разработку НКФ с привлечением заинтересованных ведомств. Поручить НКФ в двухнедельный срок совместно с заинтересованными ведомствами определить свои предложения в области общего размера потребного основного капитала, а также и распределения его между участниками ГАКО, распределения источников его покрытия и условий пользования этими внесенными капиталами со стороны Общества.

Кроме того, принять следующие дополнения к основным положениям:

а) Обществу предоставляется право привлечения в качестве участников как других хозорганов, так и иностранного капитала, в последнем случае каждый раз с особого разрешения правительства на основании существующих законов.

б) ГАКО не обладает никакими правами в области сдачи концессий, давая свои заключения на общих основаниях по всем концессионным предложениям в районе его деятельности для ГKK.

в) Организация ГАКО не влечет за собой изменения порядка управления Камчатским округом...

Приложение

ГАКО осуществляет свою деятельность на основе хозяйственного расчета. Основной капитал Общества определяется на первое время в размере одиннадцати миллионов рублей, из которых 50 % должны быть внесены учредителями не позже

одного месяца по утверждению устава Общества, 25 % не позже, как по истечении шести месяцев после первого взноса, и 25 % до истечения года.

Учредителями Государственного Камчатского Общества (Акционерного) являются: Дальисполком, НКТорг, ВСНХ, Центросоюз, Госбанк, Дальбанк, Совторгфлот и Камчатский губревком.

Прибыль распределяется в зависимости от доли участия в акционерном капитале Общества, каковое устанавливается их взаимным соглашением и подлежит утверждению СТО.

Вся прибыль, получаемая ГАК Обществом в течение первых пяти лет, прибавляется к основному капиталу, за исключением 10 % ее, отчисляемых в особый государственный фонд на нужды Камчатки; на этот пятилетний срок ГАКО освобождается от налогов на прибыль. По истечении пятилетнего срока прибыль ГАКО подлежит распределению в установленном для всех предприятий порядке, причем выдаваемые обществом дивиденды не могут превышать 15 % и, кроме этого, сохраняется 10 % отчислений в государственный фонд на нужды Камчатки.

В течение пяти лет со дня учреждения Государственного Камчатского Акционерного Общества все товары, ввозимые Обществом на территорию Камчатского округа ДВО и остальных, перечисленных в п. 1-м районов, как из-за границы, так и из пределов СССР, освобождаются от наложения каких бы то ни было пошлин и акцизных сборов.

АВПр, ф. 0147, оп. 7, п. 43, д. 15, л. 1—4.

ВСНХ СССР, 26 мая 1927 г. № 7352/с
Совет Труда и Оборона
Копия Наркомторг т. Микояну,
Наркоминдел Карахану,
Наркомзем Смирнову

Постановлением СТО от 13 мая признано необходимым немедленно приступить к организации Камчатского Общества с отпуском указанному Обществу до 2,5 милл. рублей из средств Госбанка за счет бюджета Союза и Республики на 27/28 год. Между тем, в течение последних нескольких дней выяснилось окончательно, что в текущем году никаких новых торгов на рыболовные участки на Дальнем Востоке не будет, что арендные договора будут продолжены еще на 1 год и что рыбопромышленность, вместо тех 13 новых участков, которые она предполагала получить ранее, не получит ни одного нового участка. Президиум ВСНХ СССР, оставаясь на прежней точке зрения, изложенной в письме в СТО от 7-го декабря прошлого года, что основой хозяйства Охотско-Камчатского края является рыбная промышленность и что только путем развития этой окраины, полагает, что поскольку в ближайшем году, благодаря отсрочке торгов на один год, рыбопромышленность Камчатки развиваться не сможет, немедленное создание ГАКО вряд ли целесообразно и следует отсрочить его организацию на один год.

Президиум ВСНХ СССР полагает также, что организация нового Общества с такими широкими задачами, как ГАКО, может быть произведена только в том случае, если существует правовая база для его работы. До заключения рыболовной конвенции с Японией, которая, как полагает ВСНХ СССР, будет все же в текущем году подписана, такой правовой базы рыбопромышленность на Дальнем Востоке не имеет, и нельзя ставить новое Общество в те же ненормальные условия работы, с какими приходится иметь дело в настоящее время Дальгосрыбтресту. При той обстановке, которая существует сейчас на Дальнем Востоке, когда все предположения рыбопромышленности и утвержденные Правительством производственные и торговые планы ломаются из-за недоговоренности с японским правительством, рациональное построение нового Общества вообще невозможно, и деятельность Общества не сможет быть поставлена на верные рельсы.

В виде иллюстрации этого положения, президиум ВСНХ СССР считает нужным напомнить, что в своем письме от 7.12 ВСНХ СССР настаивал категорически на ассигновании Обществу из бюджета 2 400 000 рублей. В настоящее время, хотя эти средства в связи с образованием ГАКО признано необходимым немедленно отпустить из бюджета, ВСНХ СССР считает, что в течение ближайшего года эта сумма совершенно не может быть использована. В лучшем случае 500—600 тыс. рублей могут быть затрачены на рационализацию пушного дела и оленеводства, таковая затрата при капитале Общества в 6 милл. рублей и при стоимости всей годичной заготовки пушнины в 1,5 милл. рублей совершенно недостаточна, и 100—150 тыс. руб. на разведывательные партии по золоту и нефти. Указанными затратами, нецелесообразность которых с точки зрения всего народного хозяйства Союза подлежит еще проверке, исчерпывается все то, что ГАКО может вложить в Камчатку в текущем году, ибо при существующем положении расширение рыбопромышленных баз невозможно, а с рационализацией рыбного дела на участках, принадлежащих сейчас госпромышленности, и не нуждается сейчас в ассигнованиях из бюджета. Поэтому, если руководители ГАКО правильно поймут свои задачи, они должны будут консервировать ассигнованные деньги до следующего года или же, если они поставят себе задачей использовать эти средства немедленно, то они употребят их на второстепенные цели, что будет нецелесообразно с государственной точки зрения и благодаря чему в будущем году рыбопромышленность, когда создадутся условия для ее развития, будет лишена необходимых средств.

В силу этого, Президиум ВСНХ СССР просит СТО пересмотреть свое решение от 13-го мая и отложить организацию ГАКО до будущего года.

Председатель ВСНХ СССР М. Л. Рухимович

Секретарь президиума Лукка

Договор об образовании АКО

Председатель подготовительной комиссии
при СНК СССР Ф. Петров

«Утверждаю»

Заместитель председателя СНК СССР
Управделами СНК СССР и СТО
Секретарь СНК СССР
Москва 21.07.1927 г.

Москва, 4 июня 1927 г. Мы, нижеподписавшиеся уполномоченные Наркомторга СССР, Наркомторга РСФСР, ВСНХ СССР, ВСНХ РСФСР, Далькрайисполкома в лице Краевого Совнархоза, Госторга РСФСР и а/о Совторогфлот, заключили настоящий договор в нижеследующем:

1) В целях развития экономической жизни и рационального использования естественных богатств Камчатского округа и Охотского и Ольского районов Дальневосточного края, островов, находящихся в Охотском и Беринговом морях, и острова Врангель в Ледовитом Океане — учреждается Акционерное О-во под названием «АКО»...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 481, л. 2.

Протокол заседания правления АКО № 2 от 13 августа 1927 г., г. Хабаровск

Присутствовали: С. П. Нацаренус, М. Д. Шеин.

Секретарь В. А. Константинов.

Слушали: 1. Предложение М. Д. Шеина об организации аппарата АКО и местонахождении Правления АКО.

Постановили: принимая во внимание предложение Далькрайисполкома и Совета АКО — считать местонахождение Правления АКО в Хабаровске, о чем через соответствующие организации возбудить вопрос перед Правительством СССР об изменении соответствующей статьи устава АКО.

Учитывая необходимость сосредоточения оперативной работы во Владивостоке — организовать там Главную Контору, а для непосредственного руководства работой на местах организовать: в г. Петропавловск-на-Камчатке для Камчатского округа и г. Охотске для Охотско-Ольского района по одной конторе с минимальным штатом, а для проведения всех вопросов в центральных учреждениях СССР — организовать представительство АКО в Москве.

...Командировать М. Д. Шеина во Владивосток для организации Главной Конторы и для согласования приемки и операций Дальгосрыбтреста с последующим вынесением на утверждение Правления...

5. Предложение М. Д. Шеина о необходимости срочной командировки Председателя Правления АКО в Москву для разрешения следующих вопросов: а) ассигнования на строительство двух новых рыбоконсервных заводов в Усть-Камчатске и на р. Озерной и одного крабоконсервного плавающего завода.

5. Предложить С. П. Нацаренусу выехать в Москву не позднее 4 сего сентября для разрешения всех вопросов по предложению т. М. Д. Шеина...

Протокол собрания акционеров АКО от 20 сентября 1927 г.

Председатель Микоян, секретарь Нацаренус.

...По Совторгфлоту — АКО принимает имущество на острове Врангеля, которое определить сейчас невозможно, посему Совторгфлот обязан внести наличными 300 000 руб....

Принимая во внимание не только хозяйственное, [но] и громадное политическое значение организуемого общества, предложить правлению с особенным вниманием и энергией приняться за работу, помня, что на нем лежит ответственная задача развития края, насаждение культуры и организация хозяйства. Общество должно делать меньше расходов непроеизводительных, обращая главное внимание на эффективность от работы хозяйственного строительства.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 481, л. 4 об.—5.

Протокол заседания правления АКО № 4 от 25—26 сентября 1927 г.

...Организация Главной Конторы: Главную Контору АКО организовать с 1 октября 1927 г....

3. Заготовка товаров за границей.

3. Признать необходимость иметь в Америке при Амторге и в Японии при Торгпредстве представителей АКО, через которых вести все заготовки. От посредничества Госторга отказаться. Возбудить в Москве через Председателя Правления ходатайство о разрешении иметь своих представителей в Японии и Америке.

4. О приглашении сендо.

4. Оставить на службе АКО сендо, работавших в Дальгосрыбтресте, если не будет возражений со стороны Торгпредства в Японии.

5. О покупке парохода и шхун.

5. Признать необходимым приобретение для завоза товаров одного парохода и для развоза по берегам двух шхун. Просить по телеграфу Председателя Правления т. Нацаренуса С. П. поставить этот вопрос перед Наркомторгом СССР, в первую очередь о шхунах, для получения лицензий...

7. О поездке в Америку для дачи заказов.
7. Признать необходимым поездку в Америку Председателя Правления АКО т. Нацаренуса С. П. совместно с инженером Саген И. С...

Протокол заседания правления АКО № 8 от 29 октября 1927 г.

Присутствуют: Нацаренус С. П., Кантер А. К., Бурыгин В. Л., Шеин М. Д. и Чаплыгин И. А.

Слушали: о вступлении в обязанности Председателя Правления т. Нацаренуса Сергея Петровича.

Постановили: считать прибывшим и вступившим в исполнение обязанностей Председателя Правления.

Протокол заседания правления АКО № 9 от 31 октября 1927 г.

...О структуре аппарата АКО.

1) Местонахождение Правление АКО в Хабаровске с небольшой Конторой, в задачи которой входит планово-административное руководство организацией и представительство ее во всех высших краевых инстанциях.

2) Главная оперативная Контора Правления АКО во Владивостоке в составе которой: а) отдел Общий; б) отдел Производственно-рыбный, в ведении которого находятся рыбные промыслы и заводы с подсобными предприятиями; г) отдел Коммерческий — заготовка оборудования, материалов и товаров снабжения и сбыт всех видов продукции; д) отдел Транспортно-складской, ведающий транспортными операциями и складским делом; и) Горный отдел — промышленная разработка золота, угля, графита, склады нефти и пр.

Утвердить заведующими отделами: Производственно-рыбным — Волков В. И. (зам. Шерстобоев А. Я.); Транспортно-складским — Шевченко (зам. Черненко); Горный — вакансия.

3. Учредить контору в Петропавловске.

4. То же в Охотске.

5. Представительство в Москве.

6. То же в Америке при Амторге.

7. То же в Японии при Торгпредстве.

Слушали: 3. О плане рыбопромышленности и постройке заводов. Докладчик т. Бурыгин.

Постановили: в предстоящем операционном году Общество намечает в своей программе следующие положения:

1. Максимальное получение продукции в виде консервов, для чего намечена постройка РКЗ в Озерной и Усть-Камчатске № 2 (морские участки).

Первый будет использован с полной нагрузкой, второй — с частичной в осенний период. Увеличение существующего РКЗ № 1 с 6 линий до 8.

2. Использование всех промысловых объектов моря, в первую очередь — крабов, сельди и трески. Общество намеряет для этого покупку плавучего крабоконсервного завода; наем двух шхун для лова трески. Лов сельди будет производиться как для выявления всех условий с целью расширения в дальнейшем этого дела, так и с промышленной целью.

3. Использование всех отходов при помощи тукового механизированного завода с коммерческими целями и с целью сохранения сырца для кормления собак.

4. В ранее эксплуатируемых районах наиболее реально подойти к действительной продуктивности участков и поставить задачей получить хозяйственный эффект не благодаря количеству рыбы, а благодаря повышению качества продукции.

5. Руководящие начала в области расширения нашей программы будут выработаны с опубликованием рыболовной конвенции с Японией...

Протокол заседания правления АКО № 15 от 19 ноября 1927 г., г. Хабаровск

Слушали: выводы и предложения Дальневосточной Рабоче-Крестьянской Инспекции по материалам обследования торговой деятельности пушных факторий Дальгосторга на Восточном побережье Камчатки по операциям 1926/27 года.

По пункту «г». Сообщить РКИ и комитету Севера, что в предыдущих заседаниях Правления постановлено организовать базисный товарный склад в г. Владивостоке и вспомогательные к нему — 1-й в Анадыре или бухте Эмма, 2-й — в г. Охотске или в бухте Нагаевской.

По пункту «д». Поставить в известность РКИ, что Правлением АКО намечено приобретение еще к началу навигации 1927 г. двух парусно-моторных шхун с водоизмещением приблизительно: первой в 500—550 тонн для обслуживания факторий Восточного побережья Камчатки, и второй — тонн на 650—700 для обслуживания побережья Охотского моря. Принимая во внимание, что кроме двух шхун АКО в 1928 г. фактории будут обслуживаться установленными Совторгфлотом 29 северными рейсами, фрахтуемыми АКО для нужд рыбалок, консервных заводов и прочими пароходами, завозящими товар и оборудование для частных рыбопромышленников, — необходимость приобретения в этом году третьей шхуны ставится под сомнение.

...Своевременное исполнение заявок на орудия китобойного промысла и по звероводству персонально возложить на члена Правления на Камчатке — тов. Шеина, поставив его об этом в известность по телеграфу; заведующему

подотделом Снабжения по Восточному побережью поручить в срочном порядке собрать необходимые по сему опросу справки, имеющиеся в материалах Дальгосторга, и составить докладную записку с расчетами на количество и качество необходимого к заводу в 1928/29 г. инвентаря и снарядов.

Протокол заседания правления АКО № 16 от 20 ноября 1927 г.

...Слушали: 2. Проект системы снабжения факторий в 1928/29 году.

2. Принимая во внимание, что перебои в деле снабжения факторий товарами ранее работавших на Камчатке и по Охотскому побережью организаций, в первую очередь связаны с самой системой снабжения, — признать необходимым организовать во Владивостоке базисный товарный склад, где для отброса, сортировки сосредотачиваются все товары, как импортируемые, так и закупаемые на внутреннем рынке.

На побережье Охотского моря и на дальнем Севере создать вспомогательные склады с необходимым % товаров-запасов.

Постройку товарных складов наметить на Охотском побережье в Нагаевской бухте или в г. Охотске, на севере — в Анадыре или бухте Эмма; для развоза товаров приобрести две парусно-моторные шхуны, прикрепив их к указанным выше вспомогательным товарным складам.

Поручить заведующему Пушно-снабженческим отделом совместно с заведующим транспортным отделом еще раз подробно проработать вопрос о грузоподъемности, осадке и конструкции приобретаемых шхун, имея в виду специфические особенности плавания по Охотскому и Беринговому морям.

Представить в Правление окончательно согласованный проект не позднее 29 ноября.

Протокол заседания правления АКО № 27 от 19 января 1928 г.

Слушали: 1) Телеграфный запрос члена правления В. Л. Бурыгина от 17.01.28 года из Сан-Франциско о согласии Правления АКО на покупку осмотренной им шхуны стоимостью в 65 000 долларов.

Содержание телеграммы: Сегодня осмотрел шхуну постройки 1918, деревянная трехмачтовая, мотор 300 сил, тоннаж чистый 700 тонн. Имеется 20 кокс матросов, 10 администрации, небольшой магазин. Ход 8 миль, имеется парусное снаряжение, электричество, лебедки, подводная часть железным деревом, нос обшит сталью, нет радио. Просят 65 000 долларов, дешевле не отдадут. Телеграфте Сياتль принципиальное согласие кредита. Мое впечатление этой шхуны хорошее. Бурыгин.

Постановили: на приобретение шхуны дать согласие, предложив одновременно т. Бурыгину произвести ремонт шхуны с установкой на ней радио

применительно нашей спецификации и провести шхуне осмотр правительственной комиссии.

2) Телеграфный запрос члена правления АКО т. Бурыгина от 18.01.28 года из Лос-Анжелеса о согласии Правления АКО на покупку парохода из осмотренных т. Бурыгиным пароходов: железного, работающего только на нефти, и деревянного, постройки 1918 г. стоимостью 35 000 долларов без ремонта и радио.

Содержание телеграммы: Осматривал два парохода: железный и деревянный. Железный не годится, работает только на нефти. Деревянный приличный, 1918 года постройки, ход 9 миль. Имеет груз 3 000 тонн. Угля в сутки [расходует] 22 тонны. Нет радио, требуется ремонт кают, краска примерно [на] 6 000 долларов. Просят 35 000 долларов без ремонта и радио. Если не подходит нам, предложите Тресту. Телеграфте Сиатль. Бурыгин.

Постановили: от дачи согласия на покупку парохода воздержаться вследствие опасения действия в наших водах червя на деревянные части парохода. Окончательно решение по покупке парохода передать на усмотрение т. Бурыгина, сообщив ему, что Правление АКО предпочитает приобрести железный пароход.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 1, л. 257—285 об.

Правлению государственного страхования «Госстрах»

11 ноября 1927 г.

С 10-го октября с. г. наше О-во п/ф «АКО» открыло свои действия на Дальнем Востоке...

Ответственный член правления Чаплыгин

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 481, л. 7.

В коллегия НКВД. Докладная записка

(13 марта 1928 г.)

Вся подготовительная работа по созданию Акционерного Камчатского О-ва (АКО) по постановлению СНК и СТО до настоящего времени проводится в строго секретном порядке.

Такое решение было вызвано происходившими в то время переговорами с японцами по рыболовной конвенции, которые, главным образом, обострились на привилегиях для наших госпредприятий, в которых японцы видели стремление Советского правительства к ограничению прав японских рыбопромышленников, полученных ими по рыбконвенции.

Принимая во внимание, что в данное время рыболовная конвенция с Японией подписана, Наркомторг СССР возбудил перед СНК ходатайство о рассекретении указанного выше постановления, поскольку секретность этих

законодательных актов осложняет в значительной степени работу АКО и не дает возможности в необходимой степени осветить деятельность и предстоящую работу Общества в печати.

Отдел Дальнего Востока, принимая во внимание, что до установленно-го ст. 16 рыбконвенции четырехмесячного со дня ее подписания срока ратификации, японская сторона вряд ли вновь найдет возможным выставить в этой части новые требования, полагал бы возможным с ходатайством Наркомторга о рассекретении постановлений по АКО — согласиться...

АВПР, ф. 0147, оп. 9, п. 50, д. 18, л. 12.

В СНК СССР. Копия: Наркомторг СССР

На № 02520072 от 7 марта 1928 г.

В связи с возбужденным ходатайством Наркомторга СССР о рассекретении постановления СНК и СТО по организации АКО, коллегия НКВД, исходя из политических соображений, считает, что рассекречение упомянутых постановлений надлежит отложить до ратификации японским правительством рыболовной конвенции.

Зам. народного комиссара по иностранным делам Карахан

АВПР, ф. 0147, оп. 9, п. 50, д. 18, л. 14.

Протокол заседания Совета АКО от 26 марта 1928 г.

...5. Капитальные затраты на 1928 г. по рыбной промышленности АКО предположены в 1 700 тыс. руб., из коих:

а) на новому строительству 1 286,8 тыс. руб.: 1. Постройка РКЗ № 2 в Усть-Камчатске — 607,9; 2. № 1 — в Озерновском районе — 346,9; 3. Покупка плавучего крабоконсервного завода — 332 тыс.

По расширению и переоборудованию: с 6 до 8 линий Усть-Камчатского завода № 1 — 261 тыс. руб...

11. Считая развитие консервного производства в Охотско-Камчатском крае важнейшей и первоочередной задачей госпромышленности, констатировать правильность намеченной в этом отношении работы АКО, выражающейся в расширении построенного в 1927 г. Дальгосрыбтрестом РКЗ № 1 в Усть-Камчатске (с 6 до 8 линий), в постройке второго Усть-Камчатского и первого Озерновского заводов, а также и приобретение плавучего крабоконсервного парохода-фактории.

12. Отметить, что второй Усть-Камчатский завод строится АКО с недогрузом до 55 % для первого года его работы, тем не менее признать целесообразность его постройки, так как уже с 1928 г. этот завод позволит максимально использовать массовый ход красной рыбы, что увеличит выход наиболее дорогих консервов, а с 1929 г., с получением новых участков в Усть-Камчатском районе, этот завод будет работать с полной нагрузкой.

13. Констатировать, что и в том случае, если дополнительных участков в Усть-Камчатском районе получить не удастся, то заводы АКО Усть-Камчатской группы будут работать в общем с недогрузом в 18—20 %, какой недогруз, хотя и делает работу менее рентабельной, но вполне целесообразной по соображениям увеличения ценности вырабатываемой продукции по валютным расчетам.

14. Отметить как положительное явление намечаемый с 1928 г. переход к эксплуатации других, кроме лососевых промысловых рыб Охотско-Камчатского края, как-то: сельди и трески.

15. Констатировать, что намеченный для 1928 г. масштаб работ по сельдям и тресколовым операциям носит лишь опытный характер и что с 1929 г. необходимо принять все меры к расширению названных операций...

24. Учитывая, что АКО, расширяя сеть своих консервных заводов, вынуждено прибегнуть к приглашению иностранных специалистов, из-за отсутствия соответствующе подготовленных специалистов в Союзе, обратить внимание Правления АКО на необходимость подготовки своих специалистов по консервному делу, используя при этом в первую очередь лиц, окончивших рыбохозяйственное отделение Тимирязевской Сельскохозяйственной академии...

26. Констатируя значительные переплаты... по стоимости морского фрахта на судах Совторгфлота, превышающего стоимость перевозки на иностранных пароходах также не менее чем на 30 %... считать необходимым совместные мероприятия Наркомторга и ВСНХ по снижению этих расходов в целях укрепления положения государственной рыбной промышленности на Дальнем Востоке...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 481, л. 22 об.—23 об.

Коллективный трудовой договор на 1928 г.

Настоящий коллективный договор заключен между Дальневосточным комитетом Союза пищевой и вкусовой промышленности СССР... и АКО...

8. АКО обязано нанимать сезонных рабочих и служащих исключительно через Вербовочное бюро, организуемое при биржах труда, и в первую очередь, из членов профсоюза.

9. АКО обязано не позднее, чем за три месяца до начала рыболовного сезона заключить договор с органами Народного комиссариата транспорта на поставку рабочей силы...

10. АКО обязано закончить наем... не позднее, чем за десять дней до отправки на промысла, причем список нанятых рабочих и служащих должен быть представлен Владивостокскому окружному Союзу не позднее, чем за пять дней по посадки на пароход.

11. АКО обязано не позднее, чем за три дня до посадки на пароход выдать... расчетные книжки... Расчетные книжки для японских рабочих и служащих — на русском и японском языках, и выдаются не позднее пяти дней после приезда на место работы.

12. Днем найма... считается день посадки на пароход во Владивосток для нанятых в СССР и Хакодате... Из местных — день начала работы.

Примечание: АКО обязано своими средствами или за свой счет перевезти сезонных рабочих с места найма на место работы, а по окончании сезонных работ... выплатить каждому нанятому полную дневную ставку за каждые сутки нахождения их в пути следования. День посадки и высадки оплачивается как полный день нахождения в пути.

13. АКО обязано предоставить во время пути на пароходе... продукты питания в счет зарплаты. Японским рабочим АКО обязано предоставить готовый стол со дня посадки на пароход в г. Хакодате из продуктов по номенклатуре.

14. С увольняющихся по собственному желанию ранее окончания сезона администрации вправе удержать стоимость проезда к месту работы, а также освобождается от обязанностей вернуть их обратно к месту найма.

15. Рабочие и служащие, желающие после окончания сезона остаться... и отказавшиеся письменно от права бесплатного проезда обратно, имеют право получить пособие в размере десятидневной основной ставки.

17. Для всех рабочих и служащих рыбопромышленных предприятий, за исключением аппарата АКО, продолжительность рабочего дня устанавливается в 8 часов...

18. Сверхурочные работы как в будни, так и праздничные дни и дни отдыха, но не свыше 50 часов в месяц...

21. Выплата производится: а) при найме в г. Владивостоке: за три дня до посадки — аванс в размере полумесячной ставки, б) в течение всего времени работы выдаются в счет зарплаты продукты по номенклатуре, в) 5 числа каждого месяца семьям во Владивостоке или в Сберкассах во Владивостоке — половина основной ставки за проработанный месяц, г) по окончании работ — аванс 30 руб., д) японцам выдается аванс при найме на работу... по желанию, но не свыше 2/3 основной ставки за сезон, е) окончательный расчет — не позднее трех дней со дня высадки с парохода.

22. Премияльные (куичи) выдаются за всю обработанную рыбу в течение как нормального дня, так и сверхурочно. Премияльные компенсируют сверхурочные работы...

23. За установленную договором зарплату рабочие обязаны выполнить соответствующие по договору объем выработки и качество работы... При неоднократном невыполнении норм выработки и браке — переведен на работу с низшей ставкой или уволен без выплаты за обратный проезд.

24. Рабочие, получающие куичи за работу в праздничные и дни отдыха, получают, кроме премиальных, доплату в одинарном размере из расчета ставки.

25. Рабочие, получающие куичи, не могут быть переведены на хозяйственные работы. В случае перевода — соответствующая доплата.

26. Куичи распределяются администрацией между рабочими пропорционально основной ставке...

28. Продукты... выдаются в счет зарплаты по ценам не выше Владивостокского ЦРК.

29. Для приварка к пище отпускается бесплатно ежедневно свежей рыбы 1 кг или соленой 400 г.

30. В случае стихийных бедствий (отсутствие парохода, шторм) — зарплату, бесплатное довольствие, теплую одежду, помещения с отоплением, освещением и баню. Семьям — 50 % ставки за время вынужденного пребывания.

31 марта 1928 г., Владивосток
Зам. председатель АКО Кантор,
члены правления Бурыгин, Чаплыгин

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 4, л. 4—9.

Порядок найма японской рабочей силы на предприятия АКО

Доводим до Вашего сведения, что техника при найме рабочих в этом году такова:

1. С каждым сендо заключается индивидуальный договор, где определяется ему сезонное жалование, если только он не является годовым постоянным служащим организации, устанавливается лично ему куичи с упрощенной рыбы.

2. Наем рабочих производится Торгпредством через Сельские общества и Кумий (союз рыбаков)... после подбора рабочих сендо на свой участок... каждому сендо выплачивается 4,5 иены за каждого нанятого рабочего...

3. Сендо, выезжая из Хакодате в села и деревни, подбирает там рабочих и обуславливает совместно с рабочими, с сельскими правлениями, Кумий размеры задатка, куичи и предварительные условия найма...

4. По окончании переговоров сендо и Кумий посылают Торгпредству телеграмму о количестве нанятых рабочих и потребной сумме задатка... необходимую сумму Торгпредство переводит по телеграфу, а сендо переезжает в другое село для подбора недонятых рабочих.

5. Кумий, получив деньги, начинает выдавать их только тем рабочим, которые представили удостоверения местных властей, утвержденные

губернатором, о праве выезда на рыбалки в Советские воды. Для получения удостоверения требуется от одного до полутора месяцев...

6. Каждый рабочий, кроме разрешения на право выезда, должен предоставить удостоверение врача и фельдшера о состоянии здоровья.

7. За несколько дней до сбора рабочих в Хакодате (примерно за 20—25) переводятся вторые задатки... Размер всего задатка 80—90 % сезонного жалования без куичи, то есть от 100 до 200 иен каждому...

8. После приезда рабочих в Хакодате по вызову они помещаются в казармы (банья), арендованные Торгпредством, и содержатся за счет нанявшего их рыбопромышленника и, кроме того, им выдаются приварочные 20—50 сен в сутки наличными.

Хакодатское отделение Торгпредства СССР в Японии
Хлыновский, Иванов

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 6, л. 128.

Об арендной плате за рыболовные участки в Охотско-Камчатском крае

Политика арендной платы за рыболовные участки на Охотско-Камчатском побережье, проводимая в настоящее время Дальрыбой, находится в противоречии с интересами государственных и кооперативных рыбопромышленных предприятий. Основная задача Советского государства в области рыбного дела заключается в том, чтобы внедрить государственный и кооперативный капитал в рыбную промышленность Дальнего Востока, которая до советизации находилась всецело в руках японских и русских частных предпринимателей. Помимо общей принципиальной установки, диктующей необходимость постепенного обобществления этой отрасли советского народного хозяйства, само угрожающее состояние запасов лососевых, истощенных хищнической эксплуатацией частных предпринимателей в предыдущие годы, требует скорейшего вмешательства в это дело государственной власти.

Указанное истощение запаса лососевых особенно заметно по Охотскому и Большерецкому районам. Хищнические ловы рыбы японцами в 1920 и 1922 гг. настолько уменьшили ее естественные запасы, что с 1924 г. началось резкое падение уловов в этих районах, причем в Большерецком сокращение уловов падает преимущественно на нечетные 1925 и 1927 гг...

Падение вылова горбуши в Большерецком районе по нечетным годам за минувшее четырехлетие характеризуется следующими цифрами:

Год	1924	1925	1926	1927
Вылов, тыс. пудов	195	43	243	33

Несмотря на сильное истощение запаса лососевых и ежегодное падение их вылова, арендная плата за морские и речные участки остается на прежнем

уровне. Нормы лова лососевых, легшие в основу определения размера арендной платы, устанавливались в 1924 г., когда упомянутое истощение запасов рыбы еще резко не обнаружилось...

Соответственно падению уловов, расход по аренде участков стал быстро расти относительно других расходов производства, составляя все большую долю в себестоимости продукции. В течение 1924—1926 гг. покупная стоимость 1 шт. кеты на охотских речных промыслах равнялась 15 коп., а в 1927 г. она была повышена до 20 коп. Между тем, арендная плата с падением фактического вылова кеты на этих промыслах ежегодно увеличивалась на каждую единицу улова, составляя все больший процент к ее покупной или продажной стоимости. Так, в 1924 г. на 1 шт. кеты приходилось 5,3 коп. арендной платы (35,3 %), в 1925 г. — 7,4 коп. (49,3 %), в 1926 г. — 9,9 (66 %), а в 1927 г. — 10,4 коп. (или 52 %), причем понижение процента в этом году объясняется повышением покупной стоимости кеты на 25 %...

Наконец, что касается Большерецких промыслов, то и на них арендная плата составляет около 50 % продажной стоимости единицы товара, возрастающая с каждым последующим годом: так, в 1925 г. на 1 пуд сырца арендная плата падала в размере 1 руб. или 45,4 % его продажной стоимости, а в 1927 г. уже 1 руб. 35 коп. или 48,2 %.

...[Это] ставит нашу рыбопромышленность в условия усиливающейся убыточности работы на промыслах. Если в 1924 г. ОКАРО получило по Охотско-Уракским промыслам прибыль 46 000 руб., то следующий 1925 г. принес убыток 92 000 руб., а в 1926 г. — в 112 000 руб.; пришедший же ему на смену Госрыбтрест в 1927 г. понес убытку уже примерно в 185 000. Только стремление во что бы то ни стало сохранить удельный вес нашей государственной рыбопромышленности заставляет последнюю нести большие ежегодные жертвы и тем снижать собственные внутренние накопления для дальнейшего своего развития...

Высокая арендная плата... ставит нашу государственную рыбопромышленность в неблагоприятные условия по сравнению с японской.

Необходимо прежде всего иметь в виду, что она занимает в наших водах второстепенное положение, составляя пока меньшую часть всей промышленности, тогда как японская — большую. Если первая основывается главным образом на речных участках, то вторая — исключительно на морских. Поскольку же работа на речных участках (исключая, впрочем, Усть-Камчатку), как связанная со скупом рыбы у местного населения, является менее выгодной, чем на морских участках, то советская рыбная промышленность уже в силу этого находится в худших экономических условиях по сравнению с японской.

Неравенство советской и японской сторон в области рыбопромышленности сказывается также и в том, что наши государственные предприятия

ведут более точный учет уловов и в случае перелова спрашивают каждый раз у Дальрыбы специальное разрешение с особой оплатой всего переловленного количества рыбы. Между тем, японские промышленники не ведут точного учета своих уловов и таким образом фактически за каждую единицу улова уплачивают аренды меньше, чем советские предприятия.

Но этого мало. В то время как наша рыбопромышленность, развивающаяся в условиях советского трудового законодательства, несет большие расходы по ежегодному повышению зарплаты, охране труда и социальному страхованию своих рабочих и служащих, японцы не несут этих расходов, пользуются дешевой японской рабочей силой. Неудивительно, что стоимость японской продукции должна быть ниже такой же советской на всю сумму расходов, вызываемых применением у нас трудовых норм по КЗОТ и коллективным договорам. Необходимо еще принять во внимание, что Охотско-Камчатские промысла отстоят от своей главной оперативной базы во Владивостоке значительно дальше, чем от северной Японии, и что АКО приходится нести гораздо большие транспортные расходы по переброске туда... сравнительно с японскими промышленниками, опирающимися преимущественно на Хакодате и другие северные японские порты. Дороговизна транспорта, кроме оплаты большего расстояния, объясняется еще тем, что наши фрахтовые ставки выше японских в среднем на 40—42 %. Так, за пароход в 2 000 т АКО уплачивает фрахта по 690 руб. в сутки, а японская фирма Ничиро — 430 руб., за пароход в 2 800 т — 900 руб. и 530, и за пароход в 3 500 т — 900 и 570 руб.

Помимо указанных выше соображений, необходимо также считаться еще с тем, что согласно своему уставу АКО обязано снабжать население Охотско-Камчатского края. Эти товары продаются по установленным ценам за наличные деньги, а охотничьему и ловецкому населению в известном проценте и по определенной расценке — также в обмен на упрощенную им пушнину и рыбу, причем ловцы обычно получают за сдаваемую рыбу 25 % деньгами и 75 % товарами. В годы хороших уловов такая расплата за рыбу является выгодной для обеих сторон, в годы же пониженных уловов эта операция становится явно убыточной...

При всем том, вырабатывая значительно меньшую часть рыбной продукции по сравнению с японской, мы не можем существенно влиять на иностранные рынки, являющиеся главным потребителем наших консервов, соленой и свежей рыбы. Единственным выходом из создавшегося положения является дальнейшая рационализация производства на государственных и кооперативных предприятиях... требует вложения значительных средств в валюту, самое улучшение не всегда приносит советским предприятиям соответствующую выгоду. Иностранный потребитель весьма консервативен в отношении как новых видов продукции, так и новых видов ее

обработки (например, консервы из горбуши, кеты). Для внедрения на иностранном рынке новой советской рыбной продукции, не говоря о конкуренции японцев и др., требуется продолжительное время, исчисляемое годами, а также новые расходы (например, реклама)...

...Вынуждает нас настаивать на коренном пересмотре всей политики заработной платы... Эта система принципиально должна состоять в процентном отчислении с себестоимости сырца, фактически добытого на участке в истекшем сезоне, причем самый процент может быть не выше 8. В отличных случаях Дальрыба, при неулове рыбы или во временном отказе предприятия от улова рыбы в нечетные годы, должна или совершенно освобождать держателя участка от арендной платы, или снижать ее в зависимости от факт улова. Однако, поскольку советско-японская рыболовная конвенция ставит наши и японские предприятия в одинаковые условия относительно заработной платы и налогов, новая система заработной платы должна проводиться в таком порядке, чтобы всеми своими льготными сторонами она была обращена к советскому предприятию (например, в виде возврата им разницы сравнительно с японцами в виде особых дотаций)...

10 апреля 1928 г. Владивосток

Заведующий планово-экономическим бюро профессор
Огородников

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 484, л. 72—75.

11 июня 1928 г.

Замнаркомторга т. Хинчук

В связи с вступлением в силу рыболовной конвенции, заключенной между СССР и Японией, со стороны НКВД в настоящее время возражений против снятия секретности с устава Акционерного Камчатского Общества не имеется.

Зам. народного комиссара по иностранным делам Л. Карахан
АВПР, ф. 0147, оп. 9, п. 50, д. 18, л. 28.

Справка правления АКО

АКО. Правление. г. Владивосток

Акционерное Камчатское Общество учреждено в целях развития экономической жизни и рационального использования естественных богатств Камчатского округа, Охотского и Ольского районов Дальневосточного края, островов Охотского и Берингова морей и о. Врангель в Ледовитом океане. Устав предприятия утвержден СНК 21 июля 1927 г.

Учредителями Общества являлись следующие учреждения и госорганы: Наркомторг СССР, подписавшийся на акции на 3 мил. р., Наркомторг

РСФСР (1 мил. р.), ВСНХ СССР (1 мил. р.), ВСНХ РСФСР (3,5 мил. р.), Госторг РСФСР (1 мил. р.), Далькрайисполком (1 мил. р.) и Совторгфлот (500 т. р.).

Уставной капитал Общества определен в 11 мил. р., разделенных на 440 акций по 25 т. р. каждая; в течение 6 мес. со дня утверждения устава должно быть оплачено акций на 6 мил. р., а остальные — в течение 1928 и 1929 года. До настоящего времени в счет покрытия капитала внесено учредителями до 6 мил. р., частью наличными средствами, а частью прочими материальными ценностями.

Основные функции предприятия — в эксплуатации рыбных, пушных, горных и других естественных богатств, в промышленной переработке и торговле добываемыми и скупными продуктами, в производстве различных изысканий, в организации оленеводства и в снабжении местного населения всем необходимым.

Правление Общества находится во Владивостоке, отделение в Хабаровске, представительства в Москве и Хакодате (Япония); в ближайшем будущем предполагается открытие отделения в Нью-Йорке. Производственный аппарат состоит из двух рыбоконсервных заводов в Усть-Камчатске, одного у р. Озерной и одного плавучего крабоконсервного завода. Кроме того, Общество располагает собственным водным транспортом, 17-ю пушными факториями со складами и базами, 24 рыбозаготовительными пунктами и различными хозяйственными устройствами на Командорских, Шантарских, Карагинских и др. островах, расположенных в Охотском и Беринговом морях.

В текущем году деятельность предприятия развернулась в довольно широком масштабе по линии заготовительных операций с рыбными и пушными товарами, часть коих явится объектом экспорта; последний будет осуществляться как через Госторг, так и непосредственно самим Обществом, которое имеет право самостоятельного выхода на заграничный рынок. Располагая достаточными оборотными средствами, Общество в пределах СССР к вексельной эмиссии почти не прибегает, пользуясь вместе с тем достаточным кредитом со стороны банков. Дело в целом является вполне солидным и, имея благоприятные перспективы для дальнейшего развития, пользуется, как в коммерческих, так и в финансовых кругах, большим доверием.

Председателем Совета Общества состоит тов. Микоян, зам. председателя — т. Эйсмонт, членами Совета — гг. Манцев, Бабкин и др. Председателем правления является С. П. Нацаренус, членами правления — И. А. Чапыгин, Бурыгин, Кантор и Шеин.

Москва. 12.07.1928 г.

**Из протокола заседания правления АКО № 50
от 15 июля 1928 г.**

...Признать перевод Правления АКО из Хабаровска во Владивосток состоявшимся с 1 июля сего года...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 1, л. 148.

**Письмо ВСНХ РСФСР в Наркомторг СССР, Председателю
Совета АКО А. И. Микояну и ВСНХ СССР, сентябрь 1928 г.**

От АКО поступила телеграмма от 14.09.1928 г. за № 0286 следующего содержания: «По утвержденному ЭКОСО РСФСР пятилетнему плану на будущий год имеем приобрести производственные плавучие средства: 4 китобойца, 1 траулер, 1 пароход крабоконсервного завода, 2 шхуны для лова палтуса. Чтобы не упустить время, необходимо сейчас искать и закупать пароходы. Прошу предварительную санкцию Совета Общества, также указание НКТорга Крайторгу о выдачи лицензий. Запоздалое получение поставить перед невозможностью выполнить программу».

Строительство АКО в части рыбных операций по пятилетнему плану, представленному на утверждение ЭКОСО РСФСР и СНК СССР по выполнению программы 1928/29 г., имеет заявленный лимит на сумму 5 270 тыс. руб. и распадается на две группы: 1) 1 840 тыс. руб. — капитальные работы, утвержденные постановлением СТО от 25.05.1928 г. по докладу комиссии т. Сокольников и 2) 3 340 тыс. руб. — капитальные работы, намеченные АКО к выполнению в 1928/29 г. и включенные в пятилетний план, но еще не имеющие утверждения.

По объектам строительства указанные группы распределяются на следующие основные работы:

Наименование работ	Утверждено СТО	Представлено на утверждение СНК СССР
1. Расширение Озерновского завода до 5 линий	270	—
2. Постройка Кикчик-Кольского завода	375	225
3. Покупка плавучего краболовного завода	400	—
4. Заказ траулера	320	—
5. Покупка шхуны для палтуса	75	—
6. Промысловое строительство на новых участках, получаемых по конвенции	400	—
7. Крабоконсервный завод при Усть-Камчатском заводе	—	140
8. То же при Озерновском заводе	—	150
9. То же при Кикчик-Кольском	—	180

Наименование работ	Утверждено СТО	Представлено на утверждение СНХ СССР
10. Утилизационный завод в Кикчик-Кольском районе	—	100
11. То же в Ичинском районе	—	75
12. Береговой рефрижератор на Усть-Камчатском промысле	—	240
13. Плавучая китобойная база	—	900
14. 4 китобойца	—	300
15. Траловая база	—	400
16. Расширение ЖБФ	—	300
17. Постройка бондарно-ящичного завода	—	350
18. Капитальный ремонт	—	70
Итого:	1 840	3 340

По мнению ВСНХ СССР, предварительная санкция Совета общества на производство подготовительных работ по выполнению строительной программы АКО может быть дана в настоящее время в полном объеме лишь по первой группе работ (1 840 руб.) путем протокольного постановления Совета Общества, оформление которого ввиду срочности вопроса целесообразно провести в порядке подписи; что касается второй группы (3 340 тыс. руб.), то подобная санкция Совета Общества возможна лишь после утверждения этой группы работ НКТоргом СССР по согласованию с ВСНХ РСФСР контрольных цифр АКО на 1928/29 г. со следующим лимитом строительства в сумме 5 270 тыс. руб.

В случае согласия пайщиков с предложением ВСНХ РСФСР, необходимо поручить секретарю Совета Общества в срочном порядке провести оформление вышеуказанного протокольного постановления по первой группе работ и дать распоряжение Представительству АКО в Москве о срочном представлении на согласование с ВСНХ РСФСР контрольных цифр АКО на 1928/29 г. в части рыбных операций.

ВСНХ РСФСР полагает, что по капитальному строительству первой группы НКТоргом СССР уже приняты меры, как по обеспечению АКО потребным госфинансированием, так и по выдаче необходимых лицензий.

Лицензия на траулер должна быть переслана в Берлинское торгпредство не позднее 25 сего месяца (в адрес председателя правления Севгосрыбтреста т. Мурашева, которому Президиумом ВСНХ РСФСР поручено произвести заказ траулеров для Дальнего Востока одновременно с заказом траулеров для Севгосрыбтреста), а по остальным объектам строительства первой группы лицензии АКО может получить на месте от Крайторга по предоставлении соответствующих спецификаций.

За председателя ВСНХ РСФСР А. Брыков

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 484, л. 66—67.

**Письмо председателя правления АКО С. П. Нацаренуса
председателю правления Совторгфлота В. И. Зофу
от 18 декабря 1928 г.**

На Ваши письма за №№ 1526/с от 6 декабря и № 1559/с от 14 декабря сообщаем, что во исполнение постановления СТО от 15 июня с. г. мы принимаем от Вас о. Врангеля, а также все вытекающие отсюда последствия, в том числе и организацию рейса на о. Врангеля в 1929 г. Одновременно подтверждаем, что все расчеты будут произведены нами по совершении рейса и после составления описей находящегося на о. Врангеля имущества, а также и продукции.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 484, л. 71.

Протокол заседания правления АКО № 30 от 30 апреля 1929 г.

Слушали: командирование инженера-строителя в Петропавловск-Камчатский для выбора места под городок АКО в связи с переводом Правления на Камчатку и составление предварительных эксплуатационных проектов.

Постановили: командировать в Петропавловск-Камчатский заведующего стройбюро инж. Семенова и одного техника... для выбора и съемки местности, пригодной под городок АКО, и составления предварительного проекта городка. Предложить инж. Семенову выехать на Камчатку не позднее 25 мая...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 1, л. 56.

Письмо наркома внутренней торговли СССР от 5 января 1930 г.

Секретарю Дальневосточного крайисполкома Перепечко,
Председателю Дальневосточного исполкома Олуяну,
Секретарю Камчатского окружкома Зыкину,
копия Гольдбергу

Силами одного правления общества и актива его сотрудников эти задачи не осуществить, и только в случае, если Вами будет оказана правлению самая активная помощь в его работе, мы сможем осуществить те задачи по хозяйственному освоению Камчатки, которые мы перед собой ставим.

Мною дана директива председателю правления т. Гольдбергу в этом же году перевезти аппарат правления из Владивостока в Петропавловск с тем, чтобы облегчить правлению его руководящую работу. Я очень прошу принять меры, как по линии партийного комитета, так и по линии Дальневосточного крайисполкома, которые содействовали бы и помогали Камчатскому обществу выполнить возложенные на него ответственные задачи.

С коммунистическим приветом. Микоян

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 485, л. 12.

Из воспоминаний Б. И. Гольдберга о переводе правления АКО в Петропавловск

До 1930 г. Правление Общества находилось на материке. Управление «за глаза» столь сложным по комплексности хозяйством, как АКО, отдельные звенья которого переплетены тесной и неразрывной зависимостью одно от другого, порождало ряд пробелов в его работе.

...Переброска аппарата началась в мае 1930 г. и в основном завершилась в октябре 1930 г. Самым большим вопросом было жилстроительство. Отсутствие свободной жилплощади в частных домах г. Петропавловска, резкое нарастание живой силы, прибывающей из Владивостока, и сравнительно слабые возможности к усилению строительных работ сделали необходимым «скупить» сотрудников без какой-либо соответствующей кубатуры количеству жильцов.

Управленческий аппарат был размещен в зданиях Окрисполкома, музея, школ. Сотрудникам приходилось ходить на работу за полтора-два километра, часто в пургу огромной силы, при снегопаде, превышающем человеческий рост, им приходилось работать часто в неотапливаемых помещениях (музей) в полушубках и шубах.

Это было пионерство в буквальном смысле этого слова — начальной эпохой практического освоения Камчатки — первой ступенью начавшейся там социалистической стройки.

Но эти трудности учили аппарат методу борьбы с ними... Весь аппарат в выходные дни превращался в уборочную силу, откапывая грузы и перебрасывая их в складские помещения...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 19.

Протокол совещания о переоборудовании парохода «Алеут» в китобойную базу от 17 марта 1930 г., г. Ленинград

Член правления АКО т. Реске (Москва) сообщает, что перед АКО поставлена была еще год тому назад задача организации китобойного промысла в водах Камчатки. Для этой цели Общество купило в Америке пароход «Алеут», который и намечался к переоборудованию под базу. Этот пароход уже прибыл в Осло. Попытка размещения заказа на переоборудование в Норвегии, по сообщению Торгпредства, не дала положительных результатов. Сезон этого года для работы плавбазы уже упущен и, следовательно, работы по переоборудованию парохода необходимо вести с таким расчетом, чтобы с начала будущего китобойного сезона таковые были успешно закончены.

В связи с этим, а также целым рядом других причин, заслуживает внимания сделанное нами предложение Судотресту и Балтийской Конторе Совторг-

флота. Судотрест отказался. От Балтийской конторы инженер Цапенко В. Н. уведомил, что такое переоборудование возможно при условиях:

- производства работ под наблюдением Балтийской к-ры средствами организованного для этой цели специального строительного Бюро;
- своевременного получения материалов;
- привлечения для выполнения котельных работ одной из кооперативных Трудовых Артелей Котельщиков Волжского завода (50—60 чел.);
- размещения рабочих в соответствующих помещениях. Переоборудование пароход возможно, по словам инж. Цапенко, в течение шести месяцев, в срок, какой выставляют и заграничные верфи.

Планы переоборудования под китобазу необходимо составлять, пользуясь чертежами норвежских фирм. Работы в Кронштадтских доках. Использовать командировку инж. Седова за границу для получения необходимых дополнительных материалов по данному вопросу, а также габаритов оборудования.

Капитан Бурхардт Л. И.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 16, л. 296.

Из отчета о деятельности промыслового флота АКО в 1930 г.

По плану было запроектировано, что с января по май месяц включительно будут функционировать 3 траулера; с июня по август — 4; в сентябре — 10. План вылова на год: камбала 94 600, треска 17 900, палтус 500, разная 7 000. Всего 120 000. Выход готовой продукции по плану 88 925 ц.

С января по март месяц включительно работало три траулера («Баклан», «Буревестник» и «Чайка»); 10 апреля они стали в ремонт. Вышли из ремонта на промысел: «Буревестник» — 10 июня (из Владивостока), «Чайка» — 20 июня (из Хакодате), «Баклан» стоит в ремонте во Владивостоке. Причина — перегрузка Дальзавода, который изменил сроки докования, перенеся их на май, несмотря на наличие договора, предусматривавшего окончание ремонта 20 мая. И только после телеграммы АКО (4 апреля) в Москву (Микояну и Лежаве), траулеры были поставлены в ремонт. Но сами работы в период начала навигации и путины протекали в условиях необходимости одновременного производства ремонта и другим судам, почему работы приняли затяжной характер. Они, в основном, сводились к следующему: «Баклан» получил пробоины в носу; «Чайка» — смена винта, исправление руля; «Буревестник» — смена трубок в котле. Кроме этого, требовалась чистка подводной части, переборка машин и мелкий ремонт по всем траулерам.

Ввиду особой медленности работ по ремонту траулеров, 15 мая Рыбное управление потребовало от Дальзавода принятия самых решительных мер к ускорению их ремонта. Одновременно о «преступной медлительности»

работ оно поставило в известность Заместителя наркома РКИ т. Трилиссер и Союзырбу...

В результате такой длительности ремонтных работ по траулерам и запоздалого функционирования их, лов за период январь — апрель составил 10,3 % к годовому плану (12 395 ц), а выход готовой продукции — 11 870 ц вместо 88 925 по плану.

Значительный разрыв в выполнении плана в течение января и февраля объясняется тем, что траулеры выходили на лов только раз в месяц, будучи предоставлены сами себе: бухта вся была покрыта льдом, продвижение без помощи ледокола было невозможно. Мортран в ледоколах отказал. Самостоятельное продвижение траулеров приводило к авариям (у «Чайки» был поломан винт, у «Баклана» в носовой части образовалась пробоина и был погнут руль). В итоге простоев было 75 %. К тому же, не было воды и угля.

Несмотря на неоднократные телеграфные обращения по этому вопросу, помощь ледоколом оказана не была. И только с наступлением весны траулеры получили возможность вести бесперебойную работу. Годовой план предусматривал работу всех траулеров в 60 трало-месяцев, исходя из сроков готовности траулеров согласно телеграфному извещению Союзырбы...

Между тем, в конце марта Рыбное управление телеграфировало Наркомснабу и Союзырбе, что позднее вступление в строй траулеров в течение 60 трало-месяцев нереально: выпадает 2,5 трало-месяца, исключаящие добычу сырца 43 000 ц. Иначе говоря, реальным заданием для траулеров по лову должно быть 77 000 ц.

В отношении изученности района лова обращает на себя внимание отсутствие обработанного и систематизированного материала по вопросу биологии трески Тихоокеанского бассейна. Кроме того, ощущается слабая связь и недостаточность оперативного руководства Сектора траулеров в период их работ в Приморье, что объясняется большой дальностью функционирования траулеров. В этот период руководство траулерами отходит к Владивостокской конторе, в штате которой находится тралсектор...

Союзырба предложила АКО использовать для ледового промысла шхуну «Чукотка», но ввиду предстоящего рейса на о. Врангеля распоряжение это выполнить не представилось возможным.

План предусматривает и китобойный промысел с количеством убоя 100 китов... Предполагалось, что китобаза с китобойцами должна прибыть из Ленинграда к промысловому сезону, то есть в мае. Но до настоящего времени китобаза переоборудуется в Ленинграде, работы будут закончены не раньше августа... Следовательно, учитывая время перегона на Камчатку китофлота (около трех месяцев), надо считать, что в этом году в эксплуатацию они не вступят.

Береговой бой китов возможно было бы организовать при наличии китобойцев. АКО ставило этот вопрос перед Союзрыбой в апреле — мае месяце в плоскости приобретения соответствующего числа (хотя бы одного) плавучих единиц и гарпунной пушки. Больше того, было запрошено Торговое представительство в Японии о возможности покупки гарпунной пушки, которой намеревались вооружить один из двух катеров («Коршун» или «Командор»). Но положительного разрешения эти вопросы до настоящего времени не имеют.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 19, л. 84 об.—89.

Доклад дирекции АКО народному комиссару внешней и внутренней торговли СССР, председателю Совета акционеров Камчатского и Сахалинского обществ А. И. Микояну, 1930 г.

...Несмотря на директивные обращения в НКПС и Постановление правительства от 1.01.1930 г., обязывающее НКПС провести изыскательские работы на Камчатке между Петропавловском и Большерецком и постройку железной дороги в 1931 г., — со стороны НКПС ничего не сделано. Несмотря на мои неоднократные просьбы о предоставлении АКО узкоколейных рельс и вагонного хозяйства для того, чтобы правление АКО могло само провести узкоколейку, НКПС ответил отрицательно, и в настоящее время вопрос о железной дороге... остается висеть в воздухе, несмотря на то, что экономически это крайне необходимо...

В 1930 г. мы имели возможность впервые видеть автотранспорт на Камчатке, а в настоящее время в Петропавловске работает 4 грузовых машины и несколько легковых. Проложено сообщение до Красноармейского колхоза 82 версты, а также намечается проезд автомашин до Большерецка.

В будущем 1931 г., независимо от постройки железной дороги, Правление наметило приступить к организации шоссейных дорог и пустить в эксплуатацию 90 авто-грузовых машин, на что просит Вас дать соответствующее распоряжение по наркомату о предоставлении для АКО потребное количество машин.

Появление автомашин и тракторов на Камчатке произвело буквально бытовой переворот, и, начиная от малышей до стариков, все были в восторге от того, что видели на Камчатке настоящие автомобили и трактора.

Портостроительство. В области строительства портов, несмотря на постановление правительства от 1.01.1930 г. и ваше распоряжение, предусматривающее, что НКПС в 29/30 г. обязан приступить к строительству Усть-Камчатского порта, никакой работы в этой области, кроме изыскательской работы, со стороны НКПС не произведено...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 15, л. 27—28.

Тезисы к докладу, сделанному Б. И. Гольдбергом на общем собрании партийцев коллектива АКО 11 марта 1931 г.

Контрольные цифры на 1931 г. Означенные планы составлялись восемь раз и обсуждались в следующих органах: Наркомторге СССР, Госплане СССР, Госплане РСФСР, Наркомфине, Комитете Камчатки и Сахалина при СТО, Комитете Севера при ВЦИКе и в особой правительственной комиссии. Начальное капвложение без рыбы выражалось в сумме 53 мил. руб., в конечном варианте осталось 15 мил.

Не имея контрольных цифр, нельзя было приступить к составлению промфинплана, а без промфинплана нельзя было получить предварительное ассигнование для подготовке к 31 г.

Как составлялся план АКО на 30 и 31 г. Несмотря на то что в АКО имеется Планово-экономическое управление (ранее Отдел), никакой экономической проработки и анализа ни одному из планов произведено не было.

Аппарат ПЭУ по своему существу был Статистическим отделом, причем довольно низкой квалификации, который собирал без критического анализа весь материал и давал его как необработанный план.

Получение таких планов в центре подвергалось жесточайшей критике и, несомненно, объективно способствовало дискредитации аппарата АКО, несмотря на то что работников в ПЭУ не только достаточно, но и с избытком.

Вопрос о руководстве ПЭУ — никакого. И больше того — объективно шли на поводу и вводили в заблуждение Правление (ныне Директорат), аппарат АКО и через него центральные организации.

Изменение структуры и системы управления АКО. Создан вместо Правления — Директорат на основе единоначалия с ответственным сверху донизу исполнителем.

Вопрос дальнейшего роста АКО и его направление: а) АКО есть единое Общество для работы по изучению и освоению камчатских богатств, б) АКО есть законченное, комбинированное, цельное хозяйство.

Что входит в систему комбинированного АКОвского хозяйства:

1. Развитие промышленного строительства: комбинатов, судоремонтное, подсобных заводов и отдельных фабрик, дорог, гражданских сооружений и др.

2. Развитие сельского хозяйства устройством: овощно-корнеплодного хозяйства с полным обеспечением Камчатки, молочного хозяйства с обеспечением полностью потребности населения Камчатки и организации завода сгущенного молока, развитие животноводческого и свиноводческого хозяйства и целого ряда других опытных работ по зерновым фуражным культурам и проч.

3. Использование горных богатств в 1931 г. Особый упор: уголь, пемза как начальный опыт чрезвычайно важного материала-продукта, особая по-

рода камня для строительства вулканического происхождения, получение камчатской нефти и ряда других основных богатств.

4. Особенно остро стоит вопрос леса. Программа 500 000 кбм, (хотя задание комитета Камчатки и Сахалина при СТО — 180 000)... Лес с материка Камчатка получать не будет.

5. По вопросу управления транспорта и связи. СТО по моему докладу в декабре месяце в Москве на заседании Комитета Камчатки и Сахалина при СТО — вынесено постановление, что транспорт, находящийся в АКО, не передается СТФ, а остается в ведении АКО.

6. По оленеводческому хозяйству. Доведение стада оленей до 75 000 голов.

7. По пушно-звероводческому хозяйству предложено: максимальное развитие и организация звероводческих питомников, в частности в Петропавловском районе, особое внимание на развитие соболей в неволе, организовать звероводческо-коллективное хозяйство (звероводческие колхозы среди местного туземного населения). Для выполнения всего указанного организовать специальное управление островного хозяйства.

8. По научно-исследовательским работам: развить максимальную работу по исследованию Камчатки, приступить к проработке организации научно-исследовательского института на Камчатке, составить план научно-исследовательских работ на 31 год и по пятилетке с полным охватом всех богатств Камчатки.

9. Вопрос снабжения Камчатки: все снабжение должно быть сосредоточено в руках АКО (несмотря на то, что кооперация решительно против этого), снабжение населения путем розничной продажи.

10. Вопрос кадров. Отмечено комитетом Камчатки и Сахалина при СТО неудовлетворительное состояние кадров, предложено проработать вопрос об организации на Камчатке специального техникума с отделениями: рыбным, сельскохозяйственным, горным и механическим, также развить краткосрочные курсы как специальные, так и на всех заводах и промыслах с привлечением местного населения.

11. Переезд Правления на Камчатку. Отмечено как достижение... Основной экономический центр предполагается в б. Нагаева, куда и перевести центральный аппарат Правления...

Как обстояла работа в управлении Транспорта и Связи: никакой работы фактически не велось, обнаружена полнейшая бесхозяйственность, полная безответственность, работа ведется от случая к случаю, методом гражданской войны 18 года.

Что предложено (сделано): организовано само управление Транспорта и Связи, создана бухгалтерия при управлении... Немедленно приступить к проработке и установлению норм горючего с максимальной его экономией с установлением премий за экономию, организовать погрузо-разгрузочные

работы с таким расчетом, чтобы подобного безобразия, имеющего место в 30 году, не повторялось.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 24, л. 1—8.

Распоряжение народного комиссара снабжения СССР № 288 от 12 декабря 1931 г.

В целях уточнения организации взаимоотношений между Союзвосток-рыбой и АКО, в соответствии с вытекающими из постановления СТО от 30.11. с. г. задачами, предлагаю Союзвостокрыбе ...не допускать оперативного вмешательства в текущей работе аппарата АКО, как на Камчатке, так и в подведомственных Дирекции АКО представительствах в Москве, Владивостоке и других пунктах, помимо Дирекции АКО.

Микоян

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 15, л. 96.

Постановление СНК СССР от 30 ноября 1931 г. «О работе АКО»

В целях более интенсивного освоения и эксплуатации природных богатств Камчатского края, СНК СССР постановляет:

1. Сосредоточить в АКО эксплуатацию рыбных, лесных и горных богатств Камчатки.

2. Пушнозаготовки и звероводческое хозяйство передать Пушно-синдикату...

3. Организацию промышленного и промыслового освоения переселения на Камчатку возложить на заинтересованные хозяйственные организации Камчатки.

4. Передать АКО в непосредственное ведение Востокрыбы, возложив на нее оперативное руководство деятельностью АКО, а также наблюдение за выполнением утвержденных НКСнабом планов...

7. Указанные в настоящем постановлении мероприятия по реорганизации АКО должны быть закончены не позднее 1 января 1932 г...

Зам. председателя СНК СССР В. Куйбышев

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 15, л. 84.

Из отчета директора-распорядителя АКО Б. И. Гольдберга

...В настоящий момент мы в г. Петропавловске-на-Камчатке имеем построенным: временный дом Правления для работы аппарата АКО с паровым отоплением, имеем построенными, хотя и временного типа, судоремонтные мастерские, свою электростанцию. Начата постройка трех боль-

ших складов, примерно от 12 до 15 тыс. т, из которых один закончен, а второй и третий постройкой заканчиваются...

Гольдберг,
Владивосток. 27 апреля 1931 г.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 15, л. 64.

**Рапорт директора-распорядителя АКО Б. И. Гольдберга
наркому продовольствия и снабжения СССР А. И. Микояну**

Во исполнение постановления Правительственной комиссии тов. Зофа, АКО передало Совторгфлоту все свои склады, находящиеся на территории Владивостокского порта, авто-гужевого транспорт, плавсредства и оборудованный на складской базе АКО пирс (пристань) для причала пароходов.

Одновременно с этим 7 марта с. г. АКО заключило с Совторгфлотом два договора: 1) на исполнение СТФ транспортно-экспедиционных операций, 2) на морские перевозки.

Восемь месяцев истекшей работы Совторгфлота дают полное основание заявить, что последний не только не выполнил принятых на себя обязательств, но причинил АКО огромные убытки, явившиеся следствием поздней подачи Совторгфлотом пароходов и недозавоза на Камчатку вовремя грузов. Эти убытки определяются АКО в сумме до 3 млн руб.

В частности, следует отметить, что срочные рейсы по отправке грузов и рабочих на Камчатку в текущем году были сорваны, в результате чего:

а) тысячи завербованных для Камчатки рабочих и служащих из-за несвоевременной отправки пароходов непроизводительно проживали месяцами во Владивостоке, получая с АКО суточные и квартирные деньги, в то же время камчатское хозяйство испытывало острую нужду в рабочей силе;

б) самые срочные грузы: промснаряжение, оборудование, стройматериалы — задерживались отправкой на Камчатку от двух до трех месяцев;

в) ответственный третий анадырско-чукотский рейс не был выполнен совершенно, что сказалось как на строительстве Анадырского комбината, на ходе рыбной путины, так и на снабжении туземного населения, главным образом Командорских островов.

г) отказ Совторгфлота от погрузки в необходимые сроки и в должном количестве горючего создавал в ряде рыбопромысловых районов, в сельскохозяйственных и лесозаготовках значительные простои в работе, приведшие своим чередом к убыткам.

Невыполнение Совторгфлотом обязательств... привело к убыткам в сумме до 1 400 тыс. руб.

Несоблюдение Совторгфлотом договора на транспортно-экспедиторские операции и выразившиеся в:

а) несвоевременной выгрузке с железной дороги грузов;
б) в неоформлении недостат и порчи грузов в пути;
в) в самостоятельной, без ведома АКО, продажи товаров, принадлежавших АКО, и использованию их на собственные нужды, [что] также привело в совокупности АКО к убыткам в сумме до 400 тыс. руб., не считая убытков, причиненных непроизводительным расходом наших товаров, как указано выше.

На основании изложенного и в интересах срочного выправления дела на будущее нами приняты следующие меры:

- 1) предъявлен иск к Совторгфлоту за убытки...
- 2) дано распоряжение нашей Владивостокской конторе расторгнуть договор от 7 марта...
- 3) организуются погрузо-разгрузочные работы собственным аппаратом;
- 4) одновременно с расторжением договора предъявляем к Совторгфлоту требования о возврате всего переданного ему имущества АКО, как-то: складов, автомашин, катеров, плавсредств, пирса и т. д.

Одновременно просим Вашего распоряжения обратиться в Наркомвод и просить последний:

- 1) дать указания Совторгфлоту о коренном улучшении камчатского хозяйства тоннажем, в частности, об обязательном выполнении расписания срочных рейсов...
- 3) безотлагательно предоставить Петропавловскому порту ледокол...
- 4) обеспечить Камчатку не менее чем четырьмя пароходами для малого каботажного с припиской их к Петропавловскому порту...

Гольдберг. Москва, 8 декабря 1931 г.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 16, л. 88.

Из докладной записки директора-распорядителя АКО Б. И. Гольдберга И. В. Сталину, 1932 г.

...Изменение % соотношения рабочей силы: 1928 г. — 3 017 русских, 1 500 японцев; 1932 г. — 12 164 русских, 500 японцев. На этом сэкономлено в 1932 г. 466,6 тыс. иен...

[Следует] изъять из АКО: 1) пушно-звероводное хозяйство; 2) зверобойно-китоловное дело; 3) траловое дело; 4) рыбопроизводные заводы...

Необходимо: 1) закрепить комплексность хозяйства АКО; 2) оперативное руководство работой АКО, как организации всесоюзного значения, сосредоточить исключительно в наркомате снабжения (НКПС); 3) передать АКО рыбопроизводные заводы (увязка лова с восстановлением); 4) выделить АКО два мелкотоннажных каботажных парохода для внутреннего обеспечения Камчатки...

ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 283, л. 49—51.

**Проект постановления Президиума Всероссийского
Центрального Исполнительного Комитета
«О деятельности АКО», 1932 г.**

...В развертывании хозяйственной работы все острее сказывается недостаточность мер по улучшению морского транспорта (отсутствие оборудованных портов и судов каботажного плавания, отсутствие транспорта по рекам и отсутствие сухопутного сообщения). Плохо оборудованы операции по разгрузке и перегрузке морских судов. Наличие одного ледокола в Авачинской губе уничтожило бы зимние перерывы в морской навигации. Работа АКО по строительству дороги от Петропавловска до Большерецка не закончена. По-прежнему для внутреннего сообщения остается выучный транспорт летом и нартовый на собаках зимой.

...Предложить НКВоду установить с 1933 г. круглогодовые рейсы на Камчатку (из Владивостока и Одессы), для чего предоставить АКО достаточно мощное ледокольное судно для Авачинской губы и не менее шести единиц судов каботажного плавания, оказывать содействие АКО в приобретении необходимого количества мелкосидящих паровых буксиров и барж для рек Камчатки и Анадыря и в деле механизации и рационализации погрузо-разгрузочных работ АКО, а также включить в бюджетную заявку на 1933 г. необходимые ассигнования на работы, обеспечивающие причал судов в Петропавловском и Усть-Камчатском портах и в б. Нагаева, и ряжевый причал для погрузки угля в б. Корфа.

Наряду с этим обязать НКВод приступить с 1933 г. к выполнению намеченной правительством программы портостроения на тихоокеанском побережье...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 15, л. 140—142.

**Сводный отчет об итогах деятельности АКО
за первое пятилетие (1928—1932 гг.)**

Рыбная промышленность АКО к концу первой пятилетки подошла со следующими показателями, характеризующими рост ее:

	1928	1929	1930	1931	1932	%%
Число районов	4	9	14	16	15	375
Морские конвенционные	15	46	48	64	66	472
лососевые участки						
Неконвенционные	—	2	11	17	17	850
Речные	10	12	10	13	13	130

Добыча за счет этого расширения сырьевой базы дала следующее возрастание:

Год	Вылов, тыс. ц	В процентах
1928	110,2	100
1929	214,3	194
1930	532,3	475
1931	461,0	444
1932	670,0	600

...Сравнивая ценностное выражение рыбопродукции с общей себестоимостью продукции АКО, получим следующие данные:

Год	Вся продукция АКО	Рыбная продукция
1928	6 671,7	5 424,5
1929	10 088,2	8 448,1
1930	21 321,5	19 662,4
1931	23 861,7	20 717,4
1932	58 128,8	51 943,0

Отсюда видно, что ведущей отраслью хозяйства АКО является рыба, что при условии ликвидации технической отсталости, освоения новых районов и создания постоянных кадров рыбаков — значение рыбы в хозяйстве АКО значительно возрастет...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 35, л. 19.

Пять лет рыбной промышленности АКО (1928—1932 гг.)

В целях развития экономической жизни и рационального использования естественных богатств Охотско-Камчатского края было учреждено АКО 1 июля 1927 г. В первый год своего существования АКО имело только рыбную промышленность, весьма слабую, оставшуюся в наследство от ОКАРО и Дальгосрыбтреста, и началом хозяйственной деятельности фактически нужно считать осень 1927 г., когда началась подготовка к путине 1928 г., то есть в период наибольшего развития японской рыбной промышленности в наших водах. По условию Конвенций, заключенных с Японией, госпромышленности было предоставлено 20 % общей нормы вылова, определенной для конвенционных вод, таким образом удельный вес АКО на Камчатке был незначительный.

Рыбная промышленность до 1928 г. имела чисто сезонный характер, и промысла работали с июня до половины сентября, то есть 3,5 месяца в году. Кроме того, незначительное население Камчатки, к тому же в основном, не рыболовецкое, не могло способствовать развитию постоянно действующей рыбной промышленности.

В таких условиях началась деятельность АКО на Камчатке, и в задачу Общества легло не только продолжение работы Дальгосрыбтреста, не только развитие промысла как такового, но и создание таких условий и работы и такой рыбопромышленности, которые способствовали бы освоению Камчатки и положили основу развития ее производительных сил.

Рост сырьевой базы. АКО в 1927 г. получило от Дальгосрыбтреста ряд рыбопромысловых заведений, имеющих один рыбоконсервный завод в Усть-Камчатске. Приводимая ниже таблица характеризует количественный и качественный прирост территориальной базы рыбной промышленности АКО:

	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Районы	4	4	9	14	16	15
Лососевые участки морские:						
— конвенционные	14	15	46	48	64	66
— внеконвенционные	—	—	2	11	17	17
Речные участки	10	10	12	10	13	13
Краболовные участки	—	—	7	10	11	10
Тресколовые базы	—	—	2	5	3	3
Селёдочные базы	—	—	—	1	3	3
Дельфины промыслы	—	—	—	1	3	—
Траулеры	—	—	1	3	7	—
Краболовы	—	1	1	5	—	—
Тресколовые шхуны	—	3	3	—	—	—

Эта таблица дает чрезвычайно интересный ход развития рыбной промышленности АКО. Здесь мы видим, во-первых, большой рост территориальный: от 4 районов в 1927 г. до 16 в 1931 г. Уменьшение числа районов в 1932 г. объясняется передачей острова Птичий вновь созданному «Крабобтресту», к нему же отошли плавучие крабозаводы АКО с 1931 г.

Помимо этого, траловый флот АКО настолько развит, что дал возможность создать новый трест — «Тралтрест». Дельфины промыслы АКО также выделились и легли в основу создания нового треста «Дальморзверьпром» — куда отошла от АКО строящаяся плавучая китобойная база.

Таким образом, в своем развитии АКО способствовало созданию новых крупных объединений для эксплуатации морских богатств Охотско-Камчатского края и развития его производительных сил. Во-вторых, отмечается рост рыбной промышленности по лососевому промыслу АКО, достигший 20 % нормы, предоставленной по конвенции с Японией для госпромышленности, а совершенно отсутствовавший в начале деятельности АКО промысел сельди и трески достиг значительного размаха и имеет тенденцию мощного развития в будущем.

Так как дальнейшее развитие прибрежного лова лососевых АКО уже использовано до своей нормы (20 % общей камчатской конвенционной нормы), то дальнейшее развитие добычи пойдет по линии других объектов: сельди, трески, причем этот промысел должен будет идти по линии развертывания активного, глубьевого промысла, и базой для развития будут Охотское и Берингово моря.

Следующая таблица наглядно характеризует рост добычи рыбы и других продуктов моря по годам и выполнение планов (в тыс. ц):

1928 г.		1929 г.		1930 г.		1931 г.		1932 г.	
план	вып.	план	вып.	план	вып.	план	вып.	план	вып.
105,2	110,2	391,5	214,5	1 077,3	666,4	673,3	489,3	670	—

Абсолютный рост добычи в этой таблице будет следующим (к 1928 г.), считая 1928 г. за 100 %: 1928 г. — 100 %, 1929 г. — 194 %; 1930 г. — 604,7, 1931 г. — 444, 1932 г. (план) — 444.

1929 и 1930 гг. были годами организации совершенно новых для нас отраслей промышленности: плавучих крабозаводов и траулеров. Запоздание выхода на лов и поздний приход из-за границы траулеров привел к невыполнению планов по этим годам.

Дальнейшее положение абсолютного роста против 1930 г. объясняется тем, что из АКО выделились в самостоятельные тресты траловый флот, плавучие крабозаводы и промыслы морского зверя. Если исключить из цифры 1930 и 1931 гг., мы увидим, что абсолютный рост к 1928 и 1929 гг. по сравнимым объектам весьма значительный.

Рост технической базы. В 1927 г. АКО получило от Дальгосрыбтреста один РКЗ, дальнейший рост заводов показан в следующей таблице:

Годы	1927	1928	1929	1930	1931	1932 (план)
РКЗ	1	3	4	7	8	8
Утильзаводы	—	1	3	4	4	4
Плавучие крабозаводы	—	1	1	5*	—	—
Всего заводов	1	5	8	16	12	12

* переданы Кработресту.

Из этой таблицы мы видим значительный рост заводского строительства, достигшего от 6 линий в 1927 г. до 35 линий в 1932 г., причем помимо плавучих крабозаводов Кработресту передан в 1931—32 гг. еще один береговой крабоконсервный завод на о. Птичий.

Продукция. Рост выработки продукции по годам рисуется в следующем виде (в ценах 1927/28 г. в тыс. руб.):

1928	1929	1930	1931 (ожидаемый)	1932 (план)
5 424,5	6 074,0	12 759,3	12 340,0	20 617,4

Эта таблица наглядно показывает, что в ценностном выражении выработка продукции в 1932 г. возрастет против 1928 г. почти в 4 раза.

Капитальное строительство. Нарастание капиталовложений с момента возникновения АКО по 1932 г. в абсолютной цифре достигает 30 315 000 руб., причем часть этих капиталовложений не реализована по различным причинам и, за исключением этой части, цифра капитальных вложений будет выражаться в сумме 28 900 000 руб.

По объектам капитального строительства указанные суммы распределяются так:

Объекты	Суммы затрат, тыс. руб.
Береговые консервные заводы	4 335,7

Объекты	Суммы затрат, тыс. руб.
Плавающие крабозаводы	3 204,4
Утильзаводы	631,9
Кавасаки	1 832,2
Катера	1 643,3
Кунгасы	2 072,4
Китобаза	1 106,4
Траулеры	1 381,2
Зверобойные катера	120,0
Жилищное и социальное строительство	4 502,5
Промысловое строительство	5 027,8
Научные исследования	301,6
Капитальный ремонт	1 564,4

Отдельные суммы, не вошедшие в эту таблицу, распределяются на подсобные постройки, охрану труда, запас стройматериалов и т. д.

Из всей суммы капитальных вложений на жилищное, коммунальное и социально-бытовое строительство пошло всего лишь 15 %, что нужно признать недостаточным; то же самое нужно сказать о финансировании научно-исследовательских работ.

Все же нужно сказать, что рост капиталовложений в 1932 г. достиг против 1928 г. до 800 % с лишним, что дало возможность АКО развернуть рыбопромысловую деятельность по всем возможным пунктам Охотско-Камчатского побережья и создать материальную базу для дальнейшего мощного развития камчатской рыбопромышленности, поднятия производительных сил края и дальнейшего движения вперед к освоению далекого севера.

Труд. Рыбная промышленность на Камчатке до сих пор еще имеет ярко выраженный сезонный характер, потому что основная рабочая масса... является сезонной, и только начиная с 1930 г., путем закрепления постоянных рабочих, было уже 2 343 чел. Помимо этого, в осуществлении проблемы заселения Камчатки, на рыбные промыслы в 1931 г. было переселено из центральных областей Союза 500 семей, и общее количество постоянного кадра рабочих достигло к 1932 г. до 2 900 чел. Таким образом, АКО положило начало фактическому созданию постоянных кадров, что ведет к коренной ломке характера рыбной промышленности Камчатки, превращая ее из сезонной в постоянную, создает базу для действительного развертывания работ по эксплуатации естественных богатств Камчатки — развитию ее производительных сил.

Нужно еще отметить характерный момент развития рыбной промышленности, неизбежно вытекавший из политической и исторической обстановки — это применение в рыбной промышленности Камчатки японской рабсилы.

Помещаемая ниже таблица дает понятие о составе рабочей силы на промыслах и заводах АКО:

	1928		1929		1930		1931		1932 (план)	
Рабсила	кол.	%	кол.	%	кол.	%	кол.	%	кол.	%
Русских	1 918	54,5	2 898	49,3	6 242	67,7	11 822	92,2	13 275	96,0
Японцев	1 599	45,5	2 788	50,7	2 980	32,3	1 005	7,8	560	4,0
Всего:	3 511	100,0	5 886	100,0	9 222	100,0	12 827	100,0	14 035	100,0

Эта таблица наглядно показывает как абсолютный рост рабсилы по годам, так и рост отечественной рабсилы и уменьшение применения иностранного труда.

Итоги. Если мы посмотрим путь, пройденный АКО за пять лет в рыбной промышленности Камчатского края, мы увидим огромные сдвиги в этом направлении. Значительный рост рыбной промышленности в части добывающего промысла, охват территориальный по побережьям Охотского и Берингова морей, создание мощной технической базы как фундамента для дальнейшего еще более мощного развития рыбной промышленности Камчатки и ее производительных сил, переход от кустарного промысла к высшим формам добычи и обработки, начало колонизации отдаленной части Советского Союза, постепенное освобождение от иностранной зависимости — таковы итоги за период пятилетней работы АКО в Рыбной промышленности Охотско-Камчатского края.

Закрепление этих успехов, дальнейший рост и борьба за качество — ближайшие перспективы, которые стоят сейчас перед АКО у порога второй пятилетки. В нашей работе за истекший период есть много недочетов и ошибок. Эти ошибки, уроки прошлого должны быть учтены и во второй предстоящей пятилетке избегнуты.

Ведущая роль рыбной промышленности на Камчатке обязывает нас в первую очередь главное внимание обратить на эту отрасль и во второй пятилетке, и в этом направлении мы должны строить свою работу при разработке плана на вторую пятилетку АКО.

А. Горский

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 40, л. 134—136.

**Приказ Народного комиссара снабжения СССР № 1210
от 29 апреля 1934 г. «Об организации политсекторов:
а) при Востокрыбе, б) при АКО»**

В дополнение к приказам по НКСнабу СССР от 29.01.1934 г. № 272 и от 15.03 с. г. № 739 в целях обеспечения руководства политотделами рыбных промыслов и помощниками капитанов судов по политчасти, приказываю организовать политсектора: ...при АКО — для политотделов комбинатов и прикрепленных к АКО судов...

А. Микоян

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 12, л. 5.

**Приказ по политсектору АКО № 1 от 6 июля 1934 г.,
г. Петропавловск**

Настоящим объявляется, что политсектор АКО приступил к исполнению обязанностей с нахождением в Петропавловске на Камчатке...

Нач. политсектора Орлинский

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 8, л. 3.

Записка Наркомснаба СССР от 1 июля 1934 г. в Госплан СССР

...Структура хозяйственного комплекса АКО определяется в составе следующих отраслей: 1) Рыбная промышленность, 2) Лесозаготовки и лесообработка, 3) Угледобыча, 4) Нефтебурение, 5) Совхозное строительство, 6) Оленеводческое хозяйство, 7) Портовое строительство и портовое хозяйство, 8) Снабжение населения, 9) Переселение, 10) Дорожное строительство... Это находит полное подтверждение в постановлении СНК СССР от 10.04.1933 г.

Зам. наркомснаб СССР Ливитин

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 8, л. 12.

**Докладная записка А. И. Микояну к контрольным цифрам
по капиталовложениям АКО на 1935 г.**

1. На протяжении последних лет АКО систематически из года в год не выполняет производственных программ. Так, выполнение программы проходило следующим образом:

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933
% выполнения	104,2	54,7	61,8	70	92	64

2. Себестоимость продукции АКО из года в год неуклонно идет вверх. Стоимость рыбных консервов увеличилась до 135 %, крабовых до 763 %, чанового посола до 330 %.

3. Производительность труда на предприятиях АКО в рыбной промышленности из года в год не повышается, а понижается. Так, выработка на одного человека, ц, составила:

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Выработка	53	33	45	36	40	42

В соответствии с этим и хозяйственная деятельность АКО имеет исключительно отрицательные результаты, и убытки АКО по годам составили по данным бухгалтерских отчетов, руб.:

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Убытки	17 417	2 562 408	8 518 777,6	20 729 719	31 978 972	34 587 811

Из общей суммы вложений по рыбной промышленности 18 500 тыс. руб. 6 162 тыс. руб. нам необходимы для пополнения промыслового флота рыбокомбинатов, на приобретение 3 сейнеров, 30 катеров, 40 кавасаки, 55 грузовых кунгасов и 243 ловецких кунгасов.

...Приобретение 3 сейнеров представляет для нас важнейшее значение, в связи с необходимостью уже в 1935 г. приступить к активному лову в море, то есть начать фактически лов тем же методом и способом, каким это производят японцы; это необходимо и в связи с общими положениями рыболовной конвенции. Этот вопрос выдвигают сами соответствующие организации, и жизнь требует этого от нас.

В связи с переходом на лов лососевых в открытом море, мы должны оборудовать в 1935 г. плавучий консервный завод. Для этой цели может быть использован один из краболовов, частным его дооборудованием и переделкой, или приспособить пароход «Скалу» Востокрыбы. Это мероприятие связано с общей линией усиления нашего морского активного лова...

Транспорт. ...Недостатки работы Морфлота, в связи с несвоевременной подачей нам необходимого тоннажа, а также недостаточного количества, в результате чего завоз промснаряжения, продовольствия и рабочей силы из года в год производится несвоевременно. Так, в 1931 г. общее опоздание пароходов против установленных календарных сроков 81 день, в 1932 г. — 201, 1933 г. — 180, 1934 г. — 191. В результате чего, как указано выше, последняя партия рабочих была завезена в нынешнем году 5 августа, то есть фактически для работы на две пятинеднеки.

Общий план завоза на Камчатку по АКО на 1935 г. — 300 000 т против 250 000 т 1934 г. и вывоз 78 000 т. Кроме того, местные каботажные перевозки с восточного берега угля, лесоматериалов, соли — 73 000 т.

При наличии у нас 4 пароходов: «Орочон» грузоподъемностью 5 100 т, «Ительмен» — 5 000 т, «Эскимос» — 3 400 т, «Якут» — 3 100 т, «Колыма» — 1 400 т, а также тральщиков, которые мы используем как транспортные суда: «Восток», «Буревестник» по 150 т и 3 вновь получаемых тральщика в текущем году — 450 т. Всего наш собственный флот составляет 18 850 т. При максимальном использовании нашего флота не менее 5 рейсов, собственными судами можем перевезти 85 000 т или 22 %. Еще хуже обстоит положение с местным каботажем. На пароходе «Колыма» и тральщиках мы сможем перевезти только 8 700 т или 11—12 % потребности.

Эти цифры с достаточной полнотой свидетельствуют о необходимости коренного изменения положения с транспортом. Основным условием работы транспорта мы ставим приобретение в 1935 г. 4 морских пароходов: 2 по 5 000 т, стоимостью 6 200 тыс. руб. и 2 пароходов-лесовозов — 3 400 тыс. руб.

Для обеспечения работы Петропавловского порта... необходимо приобретение стального катера 180 л. с. стоимостью 200 тыс. руб., который обес-

печит подход к причалу в течение круглого года, а также разворот и буксировку морских судов в Ковше, приобретение 100 т баржей стоимостью 160 тыс. руб., кунгасов 20 т — 8 шт. — 180 тыс. руб. Это обеспечит одно-временную погрузку и разгрузку нескольких пароходов в порту, иначе — очередь и простой.

В части улучшения работы Петропавловского порта необходимо произвести углубление Ковша, чтобы обеспечить подход к причалу судов с большой осадкой — 160 тыс. куб. м стоимостью 200 тыс. руб.

Петропавловский порт имеет один причал на два трюма. Необходимо расширить одновременно на 4 трюма, для чего необходимы затраты в 600 тыс. руб...

Адамович. 2.09.1934 г.

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 8, л. 23—28.

Приказ по Наркомпищепрому СССР № 217 от 8 февраля 1935 г.

...Обязать тов. Адамовича организовать на Камчатке торговлю рыбой, выделив для реализации из продукции рыбной промышленности АКО на 1935 г. товарные фонды в количестве 7 000 ц в нижеследующем ассортименте: консервы рыбные 15 000 тыс. ящ.; сельди чанового посола 1 500 ц; то же красной 800; то же кета 800; свежие 1 000; сельдь-маринад 5; сельдь копченая 7; шведский пласт-чавыча 6,5; икра красная 25; балык 6; брюшки 9,5; молоки 6.

Реализацию производить по отпускным ценам промышленности с надбавкой на торгово-накладные расходы, согласно калькуляции, утверждаемой начальником АКО. Открыть не менее чем в четырех торговых точках (Петропавловск, Усть-Камчатск, Усть-Большерецк, Корф) специальные отделения в магазинах по реализации товаров в полном ассортименте.

...Обязать начальника Главспирта т. Гилянского организовать в Петропавловске в 1935 г. спирто-водочный разливочный пункт.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 49, л. 44.

Приказ по Наркомпищепрому СССР № 1234 от 9 июля 1935 г. «О чановом посоле лососевой породы рыб и хранении лососевой икры на Камчатке АКО и в других районах Дальнего Востока»

...На Камчатке АКО продолжает обрабатывать ценную рыбу лосось японским штабельным посолом, а икру хранить на берегу.

Приказываю: 1. Запретить в 1936 г. АКО приготовление рыбы штабельным посолом, перейдя на более культурный посол чановый с охлаждением льдом, а где это возможно — сдавать сырье на рефрижератор.

2. АКО предусмотреть в своем титульном списке деревянные чаны... к путине 1936 г. 3. Адамовичу обратить серьезное внимание на приготовление икры... построив ледники...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 55, л. 156.

Сообщение о приходе в Петропавловск парохода «Кижуч»

Из Гамбурга через Одессу в Петропавловск 17 июля прибыл пароход «Кижуч». Им доставлено из Одесского порта около 1 500 т груза в адрес АКО. Путь из Гамбурга в Одессу занял 16 дней. Из Одессы «Кижуч» вышел 24 мая. На переход до Петропавловска затрачено 46 ходовых суток и 7 стоянки в порту. Судно заходило в Порт-Саид, Перим, Коломбо, Сингапур и Нагасаки. Погода благоприятствовала, ни одного шторма. В тропиках температура в машинном отделении доходила до 60 градусов. Прибыл в полной исправности. Вчера у т. Адамовича был выработан план дальнейшего использования «Кижуча» на Камчатке.

Камчатская правда, 20 июля 1935 г.

Приказ по АКО № 484 от 25 августа 1935 г.

Строительство Камчатского судоремонтного завода имеет решающее значение для развития рыбной промышленности на Камчатке, для укрепления и развития морского и промыслового флота АКО... В данный момент по приказу Наркома необходимо строительство судоремонтного завода усилить рабочей силой, во исполнение чего приказываю: всем директорам рыбокомбинатов провести разъяснительную работу среди рабочих комбинатов, чтобы приступить к отбору в каждом комбинате нижеперечисленных рабочих для работы на строительстве судоремонтного завода и сообщить мне к 5 сентября количество рабочих и их специальности. После этого мною будет дополнительно указано о времени отправки этих рабочих в сентябре — не позднее первых чисел октября в Петропавловск на строительство...

Жилье — оборудовать палатки гессенского типа с последующим переселением по окончании в строящиеся общежития комнатного типа.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 60, л. 179.

Обращение начальника АКО И. А. Адамовича к наркому пищевой промышленности СССР А. И. Микояну. 16 сентября 1935 г.

Уважаемый Анастас Иванович!

Прилагаю проект приказа по Наркомпищепрому в части организации пассажирского рейса от Петропавловска до Усть-Тигиля включительно. Прошу проект приказа утвердить. Соображения следующие: нерегулярность

рейсов по Камчатке во время навигации отрицательно сказывается в деле руководства комбинатами и в деле связи комбинатов с центральным аппаратом АКО в Петропавловске, и с областным центром, настойчивым образом требуют такого рода пассажирского рейса.

Так как большого парохода по мощности и тоннажу мы выделить не сможем, то такого рода судно, как тральщик «Дальневосточник», на первых порах сможет нас удовлетворить. Главное здесь — поддерживать регулярность.

Тральщик этот мы сумеем переоборудовать и сможем возить на нем около 50 пассажиров. Это внесет дополнительную культурную струю в отношении обслуживания комбинатов, усилит связь с ними.

По всей Камчатке этого предприятия мы провести не сможем в 1936 г., а пока лишь только по западному берегу Камчатки, по решающим точкам, чем ликвидируем тот разрыв, который существует между нами и периферией... Вполне понятно, сам по себе тральщик в этой части будет убыточным, но интересы дела требуют организовать эти регулярные рейсы.

Прошу утвердить проект приказа.

16.09.1935 г. Адамович

Приказ по Народному комиссариату пищевой промышленности СССР от «...» октября 1935 г. №... г. Москва (проект)

Для обеспечения пассажирского обслуживания западного побережья рыбокомбинатов АКО на Камчатке от города Петропавловска до устья Тигиль включительно с заходом в районы: Озерная, Большерецк, Микояновский, Митога, Кихчик, Пымта, Воровская, Крутогорово, Ича, Хайрюзово, Устье Тигиля приказываю:

Начальнику АКО Адамовичу произвести необходимое переоборудование тральщика «Дальневосточник» и поставить его на регулярные рейсы в навигацию 1936 года по вышеуказанному маршруту. Расписание движения «Дальневосточника» установить на месте начальнику АКО т. Адамовичу.

Нарком пищевой промышленности СССР А. Микоян

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 73, л. 117—119.

Приказ начальника АКО № 27 от 16 января 1936 г.

Группа работников рыбокомбинатов АКО в составе комсомольца — электрика Пымтинского комбината т. Невструева Бориса, пожелавшего использовать очередной отпуск на Камчатке, члена ВКП(б) председателя промкома Кихчикского комбината т. Чаюк, председателя стройкома Митогинского комбината т. Голбуренко и работника Областного комитета рыбников т. Павлюц, имевших задание прибыть в Петропавловск на курсы

профработников, совершили лыжный пробег от Пымты до Петропавловска со средней скоростью 7 километров в час по гористой местности, покрыв, таким образом, все расстояние в 55 ходовых часов.

Считаю проведенный пробег очень важным мероприятием в деле освоения Камчатки, использования лыж для передвижения на большие расстояния и для разумного, здорового проведения отпускного времени без выезда на материк.

В целях поощрения подобного рода мероприятий награждаю организатора пробега тов. Невструева Бориса патефоном и пластинками к нему... В отношении тт. Чаюка, Голбуренко и Павлюца возбуждаю ходатайства перед ОСНО и Областным комитетом рыбников о их персональном премировании, как участников пробега.

Адамович

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 60, л. 240.

**Протокол совещания при заместителе начальника АКО
по вопросу проектирования баночной фабрики
в Петропавловске-на-Камчатке. Москва, 3 февраля 1936 г.**

Присутствовали от АКО: заместитель начальника Торопов Г. Д., помощник начальника Реске Н. А., заместитель главного инженера Финогенов Н. И., от Консервстроя: руководитель проекта инженер Феста Я. Л.

Слушали: сообщение Феста о состоянии проектирования фабрики...

Постановили: 1) констатировать: представленный для ознакомления технический проект Консервстроєм в строительной части закончен и готов на кальках.

2) учитывая особые условия производственного режима работы рыбокомбинатов и грузооборота на Камчатке, предложить Консервстрою внести изменения в составленный проект, предусмотрев способ хранения банок в ящиках вместо принятого в проекте — открытого в штабелях.

3) технический проект и рабочие чертежи составлять для фабрики производственной мощностью в 1 000 000 ящиков в год, за исключением складов банок, каковые в рабочем проекте предусмотреть только для первой очереди, т. е. на хранение 500 000 ящиков.

4) для постройки второй очереди склада предусмотреть только место строительства и предоставить основные габаритные размеры и сметную стоимость.

5) при расчете первой очереди (500 тыс. ящ.) принять следующие данные:

а) вывоз готовой продукции на комбинаты должен быть произведен до 1 июня в размере 80 %, то есть 400 000 ящ., остальное количество (резерв) — после 1 июня;

б) все производство банок первой очереди (500 000 шт.) заканчивается к 1 июня с тем, чтобы освободившаяся рабсила в количестве 80—90 % перебрасывается на рыбокомбинаты для использования;

в) начало навигации при расчете принять 15 апреля;

г) для вывоза готовой продукции считать возможность погрузки на один пароход при круглосуточной работе на четыре трюма 100 000 ящ.;

б) причальный пирс должен обеспечивать причал и стоянку парохода типа «Ительмен» или «Орочон» при одновременной работе четырех трюмов.

Председатель Торопов

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 64, л. 12.

**Телеграмма народного комиссара пищевой промышленности СССР
А. И. Микояна от 12 марта 1936 г.**

Отмечаю исключительно успешный рейс парохода «Сима» на западном побережье Камчатки в тяжелых штормовых условиях, образцовую организованность разгрузки 2 148 т путинных грузов и погрузки 2 740 т рыбопродукции, железной тары под горючее 911 обмерных т, перекрытие нормы разгрузки и выгрузки подлинными стахановскими методами работы, сокращение стоянки парохода на 110 часов.

Объявите благодарность рабочим-грузчикам, экипажу парохода, капитану Бессмертному, начальнику экспедиции Корниенко, помполиту Ефграфову, премировав каждого месячным окладом. Отличившихся в этом рейсе рабочих-грузчиков, команду премируйте. Объявите эту телеграмму всему флоту АКО, а также комбинатам.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 57, л. 100.

**Письмо народного комиссара пищевой промышленности СССР
Дальневосточному краевому комитету ВКП(б)
от 11 июня 1936 г.**

В целях усиления технической базы рыбной промышленности и установления перспектив ее развития на Дальнем Востоке, мною посланы экспедиции в Приморье и на Камчатку.

В числе задач, подлежащих решению экспедициями, входит выбор площадок для нового строительства. В этих целях мною организованы комиссии, в состав которых помимо руководства трестов и экспедиций, прошу командировать Ваших представителей. Означенные комиссии на месте установят целесообразность выбора той или иной площадки.

А. Микоян

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 62, л. 279.

Переломный этап в развитии рыбной промышленности Камчатки

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

Первые результаты применения в наших местных условиях лова кошельковым неводом и плавными жаберными сетями, бесспорно, выходят из рамок простых разведочных и опытных работ и являются уже промыслом, давшим к тому же неплохой эффект.

Наиболее интересные результаты разведки и лова получены в районе Олюторского залива в октябре. Начав поисковые работы в середине сентября, сейнер «Вилуй» обнаружил сельдь лишь в начале октября. Видимо, в этот период сельдь подошла в район разведок.

Первая экспедиция судов активного лова имела объектом добычи преимущественно сельдь. В дальнейшем, несомненно, активный лов охватит также и лососевых, образующих не меньшие косяки, чем сельдь. Тем не менее, последняя является, бесспорно, наиболее рентабельной из промысловых рыб для судов активного лова в силу ценности самой породы и несложности дальнейшей обработки.

Ввиду особенностей своего образа жизни, сельдь в разное время года недооценена по качеству и требует различных приемов и способов лова. Весною, при подходах к местам нереста, сельдь не жирная, период ее хода сравнительно продолжителен, и она может с успехом облавливаться прибрежными орудиями лова — ставными неводами. Однако период облова может быть значительно удлинен путем применения кошельковых неводов и дрейфтерных сетей для добычи косяков, не успевших еще подойти к неводам, или уже удаляющихся от них по окончании нереста.

Наибольший же эффект суда активного лова смогут дать летом и в начале осени, когда сельдь переходит к нагулу в море, концентрация ее увеличивается, появляются большие скопления косяков, гуляющие далеко от берега.

В течение октября, когда суда находились в Олюторском заливе, неоднократно наблюдались случаи обмета кошельковым неводом косяков, дававших улов свыше 600 центнеров.

Учитывая богатство сырьевых ресурсов камчатских морей, возможность активного оперирования сейнерами и дрейфтерами в зависимости от сроков, мест и объектов добычи, — следует сказать, что задача неуклонно увеличивать удельный вес активного рыболовства в сумме всех методов лова — вплотную поставлена перед руководителями рыбной промышленности Камчатки. Не подлежит сомнению, что флотилия сейнеров и дрейфтеров должна быть увеличена.

Основным достижением октябрьской экспедиции БАОЛа Рыбного управления АКО надо считать тот факт, что возможность работы сейнеров и дрейфтеров в условиях Камчатки, даже в осеннее время, — блестяще доказана. Попутно, с накопленным опытом, намечается необходимость проведения ряда хозяйственных мероприятий. К ним относится дооборудование судов: механизация поворотных площадок сейнеров, устройство отопления, сушилок и т. д.

В ряду организационных мероприятий основными являются: механизация выливки уловов на базе, по возможности — сдача уловов в море на транспортные суда, что позволит значительно сократить междурейсовые простои активного флота.

Совершенно необходима также организация разведочной службы, радиосвязи судов с базой и между собою, а также — метеослужбы.

Первые работы дали хорошие результаты. Это обязывает флотилию активного лова и руководителей АКО принять все меры к самой тщательной зимней подготовке, чтобы в будущую путину сейнеры и дрейфтеры окончательно пришли к широкому, налаженному промыслу. Не будет преувеличением сказать, что результаты работы экспедиции открывают новый этап развития рыбной промышленности Камчатки — этап постепенного перехода государственного лова на активные методы.

М. Л. Альперович, К. И. Панин,
научные работники Камчатской опытно-научной
исследовательской рыбной станции

Камчатская правда, 14 ноября 1936 г.

Приказ по АКО № 8 от 5 января 1937 г.

Общий контингент рабочих, вербуемых на 1937 г., утвердить в количестве 11 150 чел. с разбивкой по отраслям: рыбная — 9 150, Ключевской комбинат — 500, судоремзавод — 1 000, Камчатстрой — 500.

Из общего количества рабочих Верббюро завозит для Камчатстроя и судоремонтного завода по их специальным заявкам до 1 000 чел. рабочих высокой квалификации (токаря, слесаря, машинисты) на постоянную работу...

В целях обеспечения своевременного завоза по комбинатам и недопущения практики прошлых лет продолжительной задержки транзитных рабочих во Владивостоке, обязать АКОфлот под личную ответственность начальника АКОфлота т. Слободенюка специально для перевозки транзитных рабочих в 1937 г. выделить два парохода с расчетом перевозки рабочих, соответственно оборудованных нарами, кухнями и прочими службами...

Помимо этих двух пароходов, обязываю АКОфлот на каждом пароходе, отходящем из Владивостока, принимать к перевозке рабочих в оборудованных

твиндеках, в зависимости от наличия рабочих во Владивостоке, подлежащих перевозке...

Для оборудования нар на пароходах обязываю АКОрыбснаб, персонально т. Амбеликуполо И. Н., отпускать АКОфлоту потребный лесоматериал и гвозди. Стоимость лесоматериала, израсходованного на нары, АКОфлот относит на счет комбинатов, где будут выгружены, а стоимость самой работы по сооружению нар АКОфлот принимает на свой счет.

Обязываю начальника Вербюро для работы по оборудованию пароходов обеспечить необходимой рабочей силой. Обязать Верббюро и АКОфлот заключить хозрасчетные договора на перевозку рабсилы....

В целях обеспечения лучшего обслуживания рабочих в пути следования Владивосток — Камчатка предлагаю начальнику АКОснабторга через его Владивостокское отделение организовать на все пароходах... общественное питание и продажу продуктов первой необходимости за наличный расчет силами и аппаратом Снабторга.

Начальнику вербовочной конторы вменяю в обязанность заблаговременно выделять из числа едущих рабочих необходимый штат поваров и обслуживающих кухню рабочих. Оплату этих рабочих производит АКОснабторг по существующим ставкам...

Учитывая, что трест-поселок «Рыбак» полностью не обеспечивает транзитных рабочих необходимой жилплощадью — разрешить Верббюро создать свой палаточный жилфонд емкостью 2 500 мест (250 малых палаток)...

Обязать начальника Владивостокского Верббюро выделить из средств Верббюро на строительство общежития в Петропавловске из расчета на 100—150 чел. для обслуживания транзитных рабочих...

Торопов

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 67, л. 13—20.

Приказ народного комиссара пищевой промышленности СССР № 200 от 4 февраля 1937 г.

Отмечая положительные итоги начала работы активного рыболовного флота на Камчатке и в целях его дальнейшего развития в системе АКО, приказываю:

1. Начальнику Главрыбы тов. Андриянову:

а) предусмотреть в плане судостроения 1937 г. 10 сейнеров для АКО, из них 8 сейнеров во Владивостокской рыбной судоверфи с окончанием строительства и сдачей АКО 1 апреля 1938 г., и 2 сейнера 15 мая 1938 г.;

б) получаемые в 1937 г. из Японии 2 сейнера, предназначенные при распределении Дальгосрыбтресту, передать АКО с непосредственным направлением из Японии в Петропавловск-Камчатский;

2. Начальнику АКО т. Адамовичу:

а) базу активного флота на Камчатке предусмотреть в Раковой губе Авачинского залива, для чего произвести в текущем году все необходимые подготовительные работы;

б) все имеющиеся суда активного лова (сейнеры, дрейфтеры) широко использовать в 1937 г. на добыче сельди и лососевых с наиболее широким оперативным охватом важнейших районов добычи;

в) в местах лова рыбы активным флотом: Олюторка, Корф, Усть-Камчатск, Жупановском рыбокомбинатах предусмотреть для 1938 г. увеличение посольной емкости, обеспечивающей приемку и обработку сырца, доставленного сейнерами и дрейфтерами.

Микоян

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 63, л. 132.

Плановое задание на проектирование холодильника в Петропавловске-Камчатском

«Утверждаю»

Микоян. 4.02.37 г.

Для переработки холодом сырья, добываемого траловым флотом в Юго-Западной части Камчатки, кавасаками в районе Авачинской бухты, а также сырья, свозимого с комбинатов: Жупановского, Озерновского и Микояновского, запроектировать холодильный комбинат в составе: морозилки 100 т/с, камеры хранения в 3 000 т, филейный цех (трески кавасачного улова) 7 т/смена, колбасный цех, цех обработки сельди бочковым посолом 30 т/с, льдозавод для снабжения судов 100 т/с, льдохранилище на 5-дневный запас — 500 т, утильзавод 70 т/сутки, жир 3 т/смена и хранилище 100 т. При проектировании предусмотреть возможность расширения цехов холодильника на 50 %.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 63, л. 138.

Приказ по АКО № 497 от 22 июля 1937 г.

Игнорирование лова камчатской сельди, а порой прямая борьба с ним, составляла один из приемов разрушительной работы разоблаченных японо-троцкистских вредителей, направленной на срыв социалистического освоения Камчатки, на срыв социалистического развития ее производительных сил.

Именно этим объясняется не только отсутствие плановых заданий лова сельди многим комбинатам, где имеет регулярный и сильный ход ее, но и прямое запрещение лова, отбирание селедочных ловушек. Например, Митогинскому комбинату не только не давали плана лова сельди, но когда комбинат по собственной инициативе изготовил себе из старья две ловушки,

вредитель Торопов потребовал передать их другому комбинату. Такие же случаи имелись и на других комбинатах...

Под большим нажимом политотдела [Анапкинско] комбината, последнему на 1937 г. было дано задание выловить 3 тыс. ц сельди. В течение 5—7 дней в б. Анапка одним 300-метровым неводом с одним кунгасом комбинат выловил 10 000 ц. Бухта Анапка, безусловно, является новым важнейшим селедочным районом Камчатки. Припертый к стене вредитель Торопов, побывавший во время хода сельди в этой бухте, цинично заявил, что ход сельди таких размеров, что он «ходил по берегу по колено в селедочной икре» и что «в бухте Анапка можно взять в путину 100—150 тыс. ц сельди», что «груды сельди валяются на берегу, будучи выброшенными волнами».

Несмотря на противодействие вредителей, благодаря самоотверженной борьбе партийных и непартийных большевиков комбинатов, освоение камчатской сельди систематически росло. На 5.07 текущего года выловлено сельди 113 100 ц против 88 000 в прошлом году. Комбинаты западного побережья на 15.07 в 2,5 раза перевыполнили годовой план вылова сельди...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 63, л. 29—30.

Телеграмма начальнику АКО от 22 ноября 1937 г.

Срочно, секретно

Начальнику Главрыбы Николаеву,

Московское представительство АКО, Смоличу

Сообщаю, что на основании указания наркома т. Микояна Машиноимпорт покупает для АКО третий пароход аналогичного типа с купленными уже пароходами «Чапаев» и «Щорс».

Машиноимпорт просит ускорить посылку в США капитана и механика для окончательного осмотра покупаемого парохода и принятия, в случае необходимости, участия в его ремонте. Одновременно Машиноимпорт просит подготовить команду для указанного парохода с таким расчетом, чтобы она могла прибыть в США в конце декабря 1937 г. и во всяком случае не позднее 2.01.1938 г.

О сделанных распоряжениях по этим вопросам прошу меня уведомить.

Начальник иносектора НКПП СССР Кумыкин

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 481, л. 40.

Враг будет уничтожен на его же территории! (Из резолюции собрания экипажа парохода «Щорс»)

Заслушав сообщение о провокационном вторжении японской военной на советскую территорию, мы, экипаж парохода «Щорс», возмущены

этой провокацией и преисполнены гневом и ненавистью к зарвавшимся самураям. Мы склоняем головы перед храбрыми сынами нашей Родины, погибшими геройской смертью при защите священных границ СССР, и шлем привет и благодарность бойцам, политработникам и командирам Дальневосточного Краснознаменного фронта, защищающим нашу Родину, вселяющим в нас еще большую уверенность в непобедимости Красной Армии.

Мы заявляем, что по первому зову партии и правительства готовы, не щадя своей жизни, горя любовью к своей Родине, защищать нашу отчизну — страну социализма. Пусть знают самураи, что никогда не видать им советской территории! Враг будет разбит и уничтожен на его же земле. Пусть знают самураи, что в будущей войне они встретятся с полками советских патриотов, которым есть что защищать, и есть чем защищать!

В ответ на вылазку японской военщины мы обязуемся еще лучше, еще дружнее выполнять свой трансфинплан, укреплять обороноспособность нашей страны. Мы еще выше поднимем революционную бдительность, будем нещадно бороться с врагами народа.

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

Камчатская правда, 12 августа 1938 г.

Докладная записка о работе АКОфлота от 21 ноября 1938 г.

В 1938 г. транспортный флот АКО состоял из 11 судов общей грузоподъемностью 32 300 т. Для указанных судов на 1938 г. план был утвержден в количестве 153,4 тыс. весообмерных тонн и 14,5 тыс. пассажиров. План перевозок флот АКО выполнил на 72,6 %, а именно: перевезено грузов 108,1 и пассажиров 13,9 тыс. Убытки по недобору фрахта ориентировочно выражаются в сумме 1 821,6 тыс. руб.

Оценка же потерь от непроизводительных простоев, которых за 1938 г. насчитывается 904 судосутки, равняется 6 108,4 тыс. руб., исчисленных из средней посуточной стоимости судов.

Простои пароходов... 21 718 часов. Почти все виды простоев порождаются в основном следующими причинами:

1. Отсутствие береговых технических мероприятий, способствующих быстрой оборачиваемости флота. Орудовавшие на Камчатке враги народа срывали строительство порта, жилищное строительство и механизацию грузовых процессов. Также и на комбинатах не сделано никакой механизации грузовых работ. Наряду с этим грузооборот порта, комбинатов и вообще всей Камчатки из года в год растет, и в настоящее время требуются громадные усилия и денежные затраты, чтобы догнать строительство порта, его механизацию...

2. Второй, не менее важный момент, это — организация управления флотом, необходимость твердых графиков движения судов, дабы создать условия для клиентуры в части планирования перевозок своих грузов, подготовки их к погрузке в срок к моменту подачи данного парохода. То же самое, твердые графики движения судов необходимы для нормально-го пассажирского движения и культурной связи между населенными пунктами Камчатки.

...Руководство флотом в лице начальника АКОфлота обезличено. Все распоряжения по флоту исходят от управления АКО и комбинатов через начальника АКО, причем все прорывы и неувязки в путине находят отражение в частых изменениях графиков движения судов. Короче говоря, флот АКО подчинен клиентуре, а не наоборот, как следовало бы согласно правил Технической эксплуатации, утвержденных Наркомводом, где требуется, чтобы график движения судов был *железным законом для всех* (Приказ НКВода № 576 от 23.10.1937 г.).

3. Значительная часть простоев происходит по метеопричинам. Этот вид простоев нельзя рассматривать целиком как «форсмажорные». Дело в том, что при нормально длительных стоянках под грузовыми операциями, естественно, что судно, даже начав работу в хорошую погоду, если не будет быстро обработано, в конце концов дождется непогоды. На ходовое же время непогода мало влияет.

В настоящее время флот АКО выполняет морские грузопассажирские перевозки в размере 30 % от всей потребности в морских грузоперевозках системы АКО. На 1939 г. заявлено системой АКО грузоперевозок 471 125 т и 13 000 пассажиров. Собственным флотом (без учета пополнения) намечается перевезти в 1939 г. (согласно контрольных цифр) 134,0 тыс. т и 6,0 тыс. пассажиров. Остальные перевозки падают на суда Госморпароходства и фрахованные.

Кроме того, в плане перевозок не отражена потребность в организации регулярных почтово-пассажирских рейсов между населенными пунктами Восточного и Западного побережий. Эти рейсы на 1939 г. из плана АКО выпадают.

В настоящее время вполне назрел вопрос иметь Камчатке свой крупный флот, не подчиненный одному какому-либо ведомству, а с самостоятельным управлением, подчиненным Главрыбе.

Такая реорганизация дает возможность более четкой работы и оформлять свои взаимоотношения с клиентурой хозрасчетными договорами. Попутно это улучшит вопрос снабжения флота ремонтными и навигационными материалами, которые для нужд флота в настоящее время прибывают из Владивостока в обезличенном виде в адрес АКО, а оттуда нередко попадают на комбинаты, не достигая АКОфлота.

Большим вопросом сейчас является и вопрос агентирования судов АКО во Владивостоке, где агентирует суда Владивостокская контора. Она же является и клиентом и, таким образом, вопрос об ответственности за простои судов во Владивостоке затушевывается, тем более, что Владивостокская контора тайм-шитов и актов за простои не оформляет, виновных не выявляет. Агентирование должно находиться в руках рыбного порта Дальвостокрыбы и осуществляться по правилам Технической эксплуатации флота.

Очень серьезным вопросом в АКО является вопрос кадров. Плавсостав судов АКО, достигающий в настоящее время 580 чел., а после предполагаемого пополнения в 1939 г. еще 5 судов, будет достигать свыше 800 чел., жилищем в Петропавловске совершенно не обеспечен, не считая единиц, пользующихся жилплощадью в Петропавловске. Нужен также в Петропавловске Морской техникум. При таком положении, когда кадры базируются на Владивосток, создается большая текучесть и невозможность закрепления людей.

Техническое состояние флота АКО доведено до износа. Приведение всех судов в хорошее техническое состояние требует громадных средств, материалов и сразу не под силу здешнему Судоремзаводу. Достаточно сказать, что на ремонт только двух судов — «Эскимоса» и «Симы» — требуется свыше 3 млн руб.

Сумма всех затронутых вопросов по АКОфлоту говорит за то, что флот АКО перерос рамки узкого значения подсобного для путины флота и в конечном счете превращен в настолько узкое место в общем хозяйстве Камчатки и в той же путине, что флоту неизбежно нужно уделить большое внимание, поставив его в условия дальнейшего роста в ногу с растущим хозяйством и культурными нуждами Камчатки. Мыслиться это путем придания ему самостоятельности, выделив его в Камчатское пароходство Наркомпищепрома с подчинением Главрыбе, и при этом широко развернуть жилищное строительство, строительство порта и механизацию...

В частности, нужно обратить внимание на Усть-Камчатск, где суда имеют громадные простои, а грузооборот ежегодно растет. В Усть-Камчатске в первую очередь нужен единый хозяин — Морагентство (приписной пункт Петропавловского порта). Проблема же строительства порта в Усть-Камчатске не разработана.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 3, л. 25—26.

Распоряжение по АКО № 9 от 25 февраля 1939 г.

В целях стимулирования скорейшей погрузки и разгрузки пароходов, проходящих через Петропавловский порт, разрешено начальнику порта Алексееву обращать в премиальный фонд до 50 % суммы, полученной в

результате досрочной погрузки и выгрузки. Премию распределять по усмотрению начальника порта между всеми рабочими, инженерно-техническими работниками, непосредственно участвующим в погрузке...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 100, л. 35.

Знаки отличия передовиков производства

Коллегия Наркомата рыбной промышленности СССР учредила почетный знак «Отличник Рыбной промышленности» и «Похвальную грамоту стахановца в борьбе за изобилие рыбных продуктов».

Камчатская правда, 17 мая 1939 г.

Приказ начальника АКО № 496 от 21 октября 1939 г.

1. Реорганизовать Морской отдел Владивостокской конторы АКО в Морагентство Управления флотом АКО с 1 октября 1939 г.

2. Начальником Морагентства Управления флотом АКО назначаю Гинера Семена Михайловича...

3. Владивостокской конторе передать Морагентству Управления флота АКО всех работников в существующем ныне Морском отделе Владконторы.

4. Для организации базы снабжения Морагентства АКОфлота во Владивостоке предать Морагентству АКОфлота складское помещение Владивостокской базы, ранее принадлежавшее Моротделу, одну грузовую машину, одну легковую машину, катер и весь инвентарь безвозмездно.

5. Права и обязанности Морагентства определяются положением о Морагентстве, утвержденным мною 29.09.1939 г.

ГАКО, ф. 106, оп. , д. 98, л. 201.

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

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

Наградить следующих отличившихся при этом работников командования экипажей судов и Моротдела АКО Знаком «Отличник рыбной промышленности»: 1. Гинер С. М. — начальника Моротдела АКО, 2. Шубкина А. В. — помполита парохода «Якут», 3. Миклашевич С. И. — боцмана парохода «Якут», 4. Белякова А. А. — помполита парохода «Ительмен», 5. Домра Н. Р. — старшего механика парохода «Ительмен», 6. Шаш Н. И. — капитана парохода

«Ительмен», 7. Пичужкина С. П. — боцмана парохода «Ительмен», 8. Бессмертного Е. Д. — капитана парохода «Орочон», 9. Петрова Н. П. — помполита парохода «Орочон», 10. Любимова С. Н. — старшего механика парохода «Орочон», 11. Башкирцева А. О. — боцмана парохода «Орочон», 12. Матвеева Ф. Г. — прораба по ремонту парохода «Якут».

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

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 385, л. 27.

Приказ по АКО № 150 от 11 января 1941 г.

В целях бесперебойного снабжения г. Петропавловска свежей рыбой в осенне-зимний период предлагаю Морлову сдавать рыбу на Авачинский рыбокомбинат, для чего установить следующие расчетные цены на рыбу франко-борт парохода на рейде Моховой: камбала 70 руб. за центнер, треска — 66. Разницу между расчетными ценами и коммерческой себестоимостью отразить на результатах Морлова и учитывать их особо.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 103, л. 83.

Приказ по АКО № 14 от 26 января 1941 г. «Об организации рыбоводно-биологической станции ВНИРО в бассейне реки Озерной»

В целях выявления необходимых мероприятий по повышению урожайности красной рыбы в бассейне р. Озерной, контроля за состоянием ее запасов и получением научных данных для планирования добычи, Камчатская научно-исследовательская станция ВНИРО пришла к правильному решению организовать в бассейне р. Озерной рыбоводно-биологическую станцию. В целях оказания помощи станции ВНИРО в выполнении этого мероприятия, чрезвычайно важного для АКО, приказываю:

1. Директору Озерновского рыбокомбината т. Ассорову передать станции ВНИРО один сруб двухквартирного жилого дома из числа завезенных в 1940 г. пароходом «Коккинаки».

2. ОКСу и финотделу управления АКО выделить Камчатской научно-исследовательской станции ВНИРО на организацию рыбоводно-биологической станции в бассейне р. Озерной по фонду освоения Камчатки 86 тыс. руб., в том числе 36 тыс. руб. на постройку двухквартирного жилого дома, 30 тыс. руб. на постройку учетной плотины и 20 тыс. руб. на приобретение транспортных средств.

3. Директору Озерновского рыбокомбината т. Ассорову оказать станции ВНИРО всемерное содействие в деле организации рыболовно-биологической станции.

Врид. управляющего АКО Дедков

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 103, л. 65.

Телеграмма народного комиссара рыбной промышленности СССР

Правительственная. Петропавловск-Камчатский,
АКО, Емельянову

Копия Камчатрыбстрой, Котельникову

Произведите приемку баночной фабрики в эксплуатацию. Остающиеся недоделки обяызваю Камчатрыбстрой выполнить к 1 мая 1941 г. Приемосдаточные акты высылайте в Москву для утверждения.

Ишков

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 102, л. 114.

Приказ начальника АКО № 263 от 2 декабря 1941 г.

Во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 6.11.1941 г. и приказа замнаркомпищепрома СССР т. И. Шередека и командующего Дальневосточным фронтом генерала армии Апанасенко от 27.11.1941 г., приказываю: ...перевести всех рабочих, служащих, инженерно-технических работников предприятий АКО, управления АКО, а также рыбаков рыболовецких колхозов Камчатки на положение состоящих на действительной военной службе, независимо от возраста, пола и отношения к военной службе...

Емельянов

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 514, л. 4.

Объяснительная записка к отчету о производственной деятельности Морлова АКО за 1940—1941 хозяйственный год

Истекший год нельзя считать годом окончательного оформления промышленной деятельности Морлова. С момента своего возникновения это предприятие последовательно прошло различные стадии развития.

Освоение лова трески и сельди, изучение периодов и районов лова вызвало необходимость создания такой организации, которая могла бы: а) производить поисковые работы по обнаружению рыбных косяков для организации активного морского лова, б) изучать периоды хода рыб, в) пути их миграции, г) районы их сосредоточения.

На эту организацию возлагалась также задача изучения периодов и ходов лососевых на нерест в предустьевые пространства рек, для создания условий правильной организацией ставного неводного хозяйства. Такой организацией являлась база активного опытного лова или сокращенно «БАОЛ».

Для достижения поставленных перед БАОЛом задач ему были приданы сейнеры, дрейтеры и разведчики, причем значение последних было настолько велико, что содержание разведчиков относилось в 1938/39 г. не на смету производства, а на счет фонда освоения Камчатки.

Второй период характеризовался укреплением промысловой базы БАОЛа, ему придаются траулеры, деятельность его хотя идет по двум руслам — но промышленный характер ее начинает превалировать над опытно-исследовательскими работами. Результатом этого явилось преобразование БАОЛа в Морлов, что показывает на возрастающее значение морского рыболовства, а это частично подтверждается и следующими цифровыми данными о вылове по годам (в тыс. ц): 1937/38 — 11,9, 1938/39 — 5,3, 1939/40 — 19,5.

Отличительной особенностью первых двух периодов является: а) добывающее направление промыслового лова, б) отсутствие собственной переработки рыбы-сырца, так как вылавливаемая рыба сдавалась рыбокомбинатам. Необходимость придания Морлову рыбообрабатывающего предприятия была учтена Управлением АКО и Морлову был передан рыбозавод на Моховой вместе с холодильником и предприятиями по бытовому обслуживанию — сельхозфермой, жилкомхозом и т. д.

С 1 марта 1941 г. Морлов представляет из себя предприятие с законченным циклом производства, объединяет добывающую промышленность с обрабатывающей и имеет следующие производственные цеха: 1) промфлот — морской рыбопромысловый и береговой лов, 2) засольный цех (обработка и уборка), 3) копильный цех, 4) колбасный цех, 5) консервный цех, 6) икорный цех, 7) холодильник, 8) сельскохозяйственная ферма, 9) комхоз, 10) стройцех, 11) цех огневой сушки рыбы.

Одновременно приняв структуру рыбокомбината (за исключением формы и орудий лова), у Морлова коренным образом меняется характер лова — из лова сезонного он превращается в круглогодичный. Для его внедрения Наркомрыбпром направил на Камчатку пионера круглогодичного лова на Каспийском море орденоносца Ермошкина Г. Я.

Успешное разрешение в 1941 г. проблемы круглогодичного морского рыболовства в его организационных формах не могло сразу оказать заметного влияния на результаты хозяйственной деятельности в истекающем году.

Наряду с оперативной деятельностью руководству Морлова необходимо было продолжать работы экспериментального характера. Был составлен план работы:

- 1) по техническому освоению симметричного трала;
- 2) по изучению промысловых качеств симметричного трала в различных условиях промысла: а) изучение сопротивления трала при наддонном и пелагическом тралении сельдяным и тресковым тралом, б) измерение горизонтальных и вертикальных размеров устья трала, в) определение условий хода трала в заданном горизонте.

На все эти работы была составлена смета в сумме 100,7 тыс. руб., но изменническое нападение немецко-фашистских орд на Советский Союз временно приостановило эту работу, и, более того, значительную часть флота пришлось переключить на работу не по прямому назначению.

Добыча рыбы-сырца по Морлову АКО на 1941 г. (15 месяцев), ц, [план 41 150, факт — 21 660]... Выполнение плана добычи за 1941 г. характеризуется отрицательными показателями...

Плановое задание в целом выполнено на 49 %, в том числе по гослову на 36 % и по скупу на 193 %. В абсолютном и относительном выражении наибольший вылов дает камбала и сельдь. Добыча трески совсем не планировалась, и лишь на добавочный квартал октябрь—декабрь было предусмотрено 50 ц, которые значительно перевыполнены в своем объеме.

Обращает на себя внимание тот факт, что в 1941 г. запланирована была только камбала без трески, на 1942 г. наоборот — только треска без камбалы. Этот момент в 1942 г. сыграет значительную роль в финансовых показателях, так как по существующему положению об оплате судозкипажа рыболовного траулера из трески удаляют внутренности, а при реализации ее прейскурантом отпускных цен этот факт не учитывает.

Низкий процент выполнения плана добычи наглядным образом объясняется данными о режиме работы судов Морлова... Использование промысловых судов на лову намечалось в объеме, равном почти половине годового бюджета времени (45,2 %), фактически оно составило лишь одну восьмую часть его или 12,8 %. 95 судо-месяцев должны были находиться промысловые суда на лову, находились же всего 27 месяцев.

На промразведку намечалось затратить 33 судо-месяца, фактически поиски рыбы не производились совершенно, а... 4 судо-месяца затрачены на работы, никак не связанные с добычей рыбы... Подавляющее количество времени потрачено на транспортировку грузов (18,8 %), ремонты (34,4 %), стоянки и работы во вненавигационное время (32,1 %)...

Сейнеры выполнили задание по вылову на 53,4 %, траулеры на 34,4 %, а все промысла в целом на 23,4 %. Таким образом, причина недолова промысловыми судами кроется не в плохой работе руководителей Морлова или судовых команд, а в неправильном их использовании, в тенденции преимущественного использования судов на грузоперевозках в ущерб прямому назначению. Достаточно указать, что на лову суда находились 27 судо-месяцев, а на транспортных работах — 40. Необходимо обратить внимание на задержку судов в ремонте. Вместо 18 судо-месяцев ремонтные работы затянулись на 72 судо-месяцев.

Следует также отметить, что чрезвычайные обстоятельства вызвали задержку 43 судо-месяцев на непредвиденные работы. Но даже с учетом этого момента трудно подыскать объяснения факту, что предпочтение в работе промыслового флота отдается перевозке грузов и пассажиров, а не добыче рыбы, то есть использованию их не по прямому назначению...

Направление сырца в обработку в истекшем году отличается от плановых предположений удельных весов выпущенной продукции, не предусмотренной планом... распределяется следующим образом: копченые изделия — 799 ц, колбаса рыбная — 233 ц, консервы закусочные — 105 ц, маринады — 183 ц.

Указанные изделия вырабатывались не только из лососевых пород, но и из менее ценных: так, рыбная колбаса наполовину изготовлялась из трески, на копчености израсходовано 48 ц частичковых пород, на маринад использовано 143 ц уйка. Опыт Морлова показывает, что при желании можно организовать производство продуктов питания из сырья, на которое ранее не обращали внимание...

...В отчетном году произошло слияние Морлова с базой Моховой, вследствие чего март месяц 1941 г. характеризуется резким увеличением численности рабочих... Перевыполнение норм выработки по базе Моховой... от 114 до 169 %, причем наиболее устойчивый и наиболее высокий процент перевыполнения дал сетепошивочный цех, где процент дает значительный рост с 141 % в январе до 164 % в декабре, достигая в мае — июне 182 %, а в июле — 197 %. Работа этого цеха по справедливости может считаться стахановской, а рабочие — стахановцами.

ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 14, л. 16—25.

Теплую одежду — Красной Армии

14 января состоялось общее собрание сотрудников управления АКО и АКОФлота с отчетом комиссии по сбору теплой одежды для Красной Армии.

Председатель комиссии тов. Никитин сообщил, что весь коллектив как один принял участие во всенародной помощи фронту зимней одеждой

и обувью. Собрано 1 078 теплых вещей и 22 м различной мануфактуры. В числе собранных вещей — 25 полушубков, 60 ватных телогреек и брюк, 16 пар валенок, 34 шапки, 60 пар перчаток и варежек, 125 простыней, 28 свитеров и т. д.

Работали две бригады женщин по переработке и ремонту: они пошили 6 полушубков, сшили 107 пар меховых рукавиц и 45 теплых портянок. Особенно активно участвовали в этой работе тт. Зверева, Пугач, и Черная. Работа по сбору продолжается, ее проводят 27 агитаторов. Но нельзя успокаиваться на достигнутом. Надо еще больше усилить помощь фронту.

Этот призыв горячо подхватили все присутствующие. Собрание единодушно решило добиться повторного участия в сборе теплых вещей всех членов коллективов вместе с парторганизациями, привлечь к участию в этой работе домохозяйек.

Непреклонна воля советских людей! На следующий день значительно усилилось поступление теплых вещей. За несколько часов сотрудники управления АКО, АКОФлота и радиостанции сдали полушубок, 5 военных гимнастеров, 5 пар теплого белья — всего более 30 вещей. Сбор продолжается.

Выполнение взятых обязательств будет достойным подарком к 24-й годовщине Красной Армии.

Камчатская правда, 16 января 1942 г.

**Рапорт капитана парохода «Анатолий Серов» А. И. Дудника
секретарю Камчатского обкома ВКП(б) К. Н. Кулаженко
от 2 февраля 1942 г.**

С приходом парохода «Анатолий Серов» во Владивосток 18.10.1941 г. на собрании команды парохода было постановлено: не ставить пароход для снятия обшивки и зимнего ремонта, произвести в самый короткий срок межрейсовый ремонт и выполнить еще один рейс до самых зимних ледовых условий, в декабре возвратиться из рейса, поставить судно на зимний ремонт.

Наше решение руководством конторы АКО было одобрено, и обещали через 10 дней судно выпустить в рейс, но на деле же получилось, несмотря на то, что команда все работы по подготовке судна к рейсу выполнила вовремя, а судно из Владивостока было выпущено 12.11.1941 г. за дополнительным грузом и бункером в Находку, где по причине неподготовленности груза и угля судно простояло до 23.11.1941 г.

Подходя к Петропавловску 5.12.1941 г., нами телеграфно управление АКО было поставлено в известность о том, что на пароходе для Петропавловска имеется 196 т груза, примерно на 8 часов работы. Учитывая приближение зимних ледовых условий и ограниченность бункера, просили стоянку в порту сократить до минимума. Но все-таки судно из Петропавловска было выпущено только 13.12.1941 г.

На пути к Пахаче в районе Корфского и Олюторского заливов встретили труднопроходимые льды. Своевременно предупредив руководство комбината Пахача по радио о подходе парохода и подготовке к выгрузке груза, 24.12.1941 г. прибыли в Пахачинский комбинат, стояли, не приступая к разгрузке, до 26.12 при наличии исключительно хорошей погоды, по причине того, что руководство комбината не было настроено в зимних условиях разгружать пароход, и до нашего прихода в подготовке приема парохода не вело никакой работы. Плавсредства находились в реке замороженными. 26.12 плавсредства были выедены в море и приступили к далеко не полноценной разгрузке, так как после этого два дня собирали рабочих с баз.

Командой парохода был заключен соцдоговор с обязательствами выполнять силами команды все погрузо-разгрузочные работы на пароходе в трюме. Задачей же руководства комбината оставалось организовать работу только на берегу. Простояв в Пахаче 13 суток в основном в хорошую погоду, после принятых всех необходимых мер с нашей стороны ускорить работу на берегу, не достигнув никаких результатов, пришли к заключению, что дальнейшая стоянка в Пахачах является не только бесцельной, но и угрожает возвращением груза в Петропавловск.

Учтя на месте все обстоятельства: на исходе бункер, вода, приближение опасности льдов, пользуясь возможностями плюсовой температуры, 6.01.1942 г., приведя наши доводы в телеграмме, просили начальника АКО т. Емельянова и начальника АКОфлота Драбкина разрешить заход в Южно-Глубокую, выгрузить соль, взять воду в Корфе, взять полностью бункер и возвратиться за остатками рыбы в Пахачинский и Олюторский комбинаты.

На три достаточно убедительные телеграммы мы не получили разрешения зайти в Южно-Глубокую для выгрузки соли, затем, получив распоряжение начальника АКОфлота зайти в Южно-Глубокую, почистить котлы, взять воду, взять бункер с парохода «Эскимос». 13.01.1942 г. на основании распоряжения, пароход прибыл в Южно-Глубокую. За пять дней произвели чистку котлов, взяли воду, уголь и по легкому льду успели выбраться из бухты, но, выйдя в море, встретили тяжелые непроходимые льды. 12.01.1942 г. не имея возможности продвигаться дальше, пароход лег в дрейф. Получив распоряжение начальника АКОфлота т. Драбкина вернуться на помощь пароходу «Эскимос», передать ему 100 т угля, 100 т воды, через разделяющее нас десятимильное расстояние пробивались к «Эскимосу» 36 часов. После передачи угля и воды 24.01.1942 г. обоими судами, выбирая небольшие разводья, выходили из ледовых условий.

25.01.1942 г. получили телеграфное распоряжение следовать в Шубертовский комбинат для выгрузки остатков груза. Руководство Шубертовского комбината о подходе парохода за сутки нами было извещено 27.01.1942 г. Подойдя к Шубертовскому комбинату, стояла хорошая погода с 1 часу до

20 часов. За это время комбинат по неизвестным причинам не мог спустить плавсредств. После 20 часов погода изменилась, к берегу пошли льды, а затем наступила штормовая погода. Постояв до 16 часов 28.01.1942 г., не имея угля и воды для дальнейшей стоянки, были вынуждены сняться и пойти в Петропавловск. Так безрезультатно с большими убытками и возвращением груза в Петропавловск закончили рейс. Несмотря на огромное пожелание команды парохода закончить рейс... команда не имела возможность выполнить задание.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 520, л. 373.

Приказ начальника АКО № 57 от 4 марта 1942 г.

Учитывая исключительную важность добычи рыбы в зимний период, а также отмечая недопустимость длительных простоев траулеров Морлова в порту по целому ряду неуважительных причин, приказываю:

1. Начальнику порта Завадскому обеспечить с момента получения этого приказа бункеровку прибывающих в порт траулеров углем и водоснабжением вне всякой очереди в самый кратчайший срок, докладывая мне или моему заместителю о всех неполадках или препятствиях со стороны администрации траулеров или Морлова, срывающих своевременное выполнение указанных работ.

2. Директору Морлова Ермошкину в течение трех часов с момента прибытия каждого траулера устанавливать срок стоянки в порту и выхода траулера на лов, сжатый до минимума, устранив все могущие возникнуть неполадки, задерживающие своевременный выход на лов...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 124, л. 124.

Приказ начальника АКО № 71 от 16 марта 1942 г.

Траулер «Восток», следуя в очередной промысловый рейс в Кроноцкий залив, 8 февраля 1942 г. на подходе к м. Шипунскому встретил шторм от Норд-Оста. Продолжая следовать по назначению, траулер продолжал испытывать сильную смешанную качку, доходившую на борт до 40—42 градусов. Пар в котле держался ниже рабочего давления, а временами вовсе не обеспечивал работу машины, и тогда траулер подчинялся полностью стихии.

Капитан Ленский, не ознакомившись по лоции с гидрологическим режимом в Кроноцком заливе и пытаясь 10 февраля укрыться в ближайшей бухте, попал в дрейфующий в южном направлении лед, выйти из которого не мог, а также не мог удержаться на двух отданных якорях.

Дрейфуя во льду с отданными якорями в непосредственной близости к берегу, 11 февраля утром траулер наносило на м. Штейна, но умелым ма-

невром капитана Ленского опасность миновала благополучно. Однако, за кормой находились кекуры (торчащие из воды скалы. — *Ред.*) мыса Шипунского, миновать которые на якорях невозможно было, неизбежность аварии стала очевидной. Спасая судно и людей, по приказанию капитана отклепали якорь-цепи и сбросили их за борт, машине дали полный задний ход, положив руль вправо полборта.

Маневр удался, траулер благополучно обошел кекуры, развернулся носом к выходу в море и проследовал в порт Петропавловск. Относя данную аварию к числу стихийных явлений, приказываю:

1. Убыток от аварии в сумме 4 422 руб. отнести на счет управления Морлова АКО.

2. Обращаю внимание капитана Ленского и всех капитанов судов АКО на необходимость обязательного изучения по лоции и другим мореходным пособиям данного района плавания...

3. Директору Морлова Ермошкину укомплектовать «Восток» помощниками капитана более повышенной квалификации и провести такое же мероприятие по остальным траулерам.

4. В осенне-зимний период выпускать суда АКО в рейсы с обязательным штормовым запасом топлива в количестве не менее 30 % рейсовой потребности.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 124, л. 164.

Приказ по АКО № 144 от 11 мая 1942 г.

Замечено, что ряд работников АКО, АКОфлота, Морлова и порта, а также члены судозкипажей, несмотря на имеющиеся указания, продолжают по телефонам и лично передавать справки о движении судов, сроках их прихода и отхода. Такая болтливость в условиях ведения Отечественной войны является категорически недопустимой и преступной.

Приказываю: 1. Прекратить всякую дачу справок о движении флота по телефонам вне зависимости от должности спрашивающего. 2. Справки устные и письменные давать только начальникам оперативных отделов АКО, а также городским и областным организациям и предприятиям при предъявлении отношения за подписью руководителя предприятия или организации. 3. Ответственность за проведение в жизнь данного приказа возлагаю: по Управлению АКО — на начальника Военного отдела АКО тов. Лукьянова; по АКОфлоту — на начальника АКОфлота тов. Драбкина, по Морлову АКО — на директора Морлова тов. Ермошкина; по порту — на начальника порта тов. Завадского.

О нарушениях данного приказа немедленно докладывать мне.

Начальник АКО Емельянов

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 125, л. 39—40.

**Из докладной записки начальника АКОфлота Я. М. Драбкина
секретарю Камчатского обкома ВКП(б) Г. Ф. Аксенову
о работе АКОфлота за первое полугодие 1942 г. 20 июля 1942 г.**

...Основной контингент плавсостава в соответствии с установленным положением военизирован. На основе этого до получения подтверждения от Наркомрыбпрома СССР на судах флота был введен устав внутренней службы Народного комиссариата Военно-Морского флота 1941 г. со всеми приложениями. В результате повышения дисциплинарных требований и более жесткого применения дисциплинарной практики только из числа командного состава преданы суду военного трибунала и осуждены пять человек. За нарушение трудовой дисциплины осуждено семь человек и по трем приговоры еще не вынесены.

Одновременно с взысканиями и осуждением применялась поощрительная дисциплинарная практика: объявление благодарностей. В результате... имеется некоторое улучшение...

В течение первого полугодия уволено из АКОфлота 95 чел., из них призвано в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию 9, в порядке перевода 8, по разным причинам — 78 человек. В числе последних ряд лиц по болезни, в связи с имевшимися на флоте случаями цинги...

Резервом кадров, особенно командных, АКОфлот не располагает, и вынужден, помимо продвижения собственных кадров, прибегать к найму моряков во Владивостоке, причем в данном случае принимаемые кадры не всегда качественны.

За истекший период три старших помощника (Виннер, Дубасов, Кадет) выдвинуты на должности капитанов.

Необходимо отметить, что, несмотря на военизацию личного состава флота, указанием Наркомрыбпрома на флот АКО распространяется дисциплинарный устав, утвержденный СНК СССР и ЦК ВКП(б) в 1939 г., а не дисциплинарный устав Рабоче-Крестьянского Военно-Морского флота, что со своей стороны считаю неверным...

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 44, л. 26.

**Докладная записка начальника АКО С. П. Емельянова
и начальника АКОфлота Я. М. Драбкина заместителю
наркома рыбной промышленности СССР И. А. Шередека**

Пароход «Эскимос» грузоподъемностью 3 200 т под командованием капитана дальнего плавания Колесникова Н. П. в рейсе № 4 имел задачу принять на о. Сахалин полный груз угля для доставки в Петропавловск [принял 3 692 т угля, четыре кунгаса и сигару 3 217 куб. м весом 2 573,6 т]...

Весь груз, включая сигару, доставлен в Петропавловск в полной сохранности, в результате чего «Эскимос» за один рейс доставил 6 305 т груза. Сам факт буксировки сигары с о. Сахалин в Петропавловск через Охотское море и Тихий океан не имеет прецедента в истории мореплавания на Дальнем Востоке, и экипаж парохода «Эскимос» проявил в этом деле инициативу, новаторство и большую энергию.

Считая, что в дальнейшем буксировка леса в сигарах с о. Сахалин и других пунктов должна стать одним из основных видов завоза леса на Камчатку, прошу в целях заинтересованности судозэкипажей и для заострения внимания всех моряков на важность вышеуказанных мероприятий поощрить Вашим приказом экипаж парохода «Эскимос».

**Приказ по Наркомрыбпрому СССР № 18/III от 17 августа 1942 г.
«О премировании судозэкипажа “Эскимоса” за буксировку плот-
сигары с о. Сахалина в Петропавловск-на-Камчатке»**

Пароход «Эскимос» под командованием капитана тов. Колесникова, приняв полный груз угля, взял с о. Сахалин на буксир плот-сигару емкостью в 3 217 кубометров леса, которую благополучно доставил в порт назначения на Камчатку.

За проявленную смелость и инициативу объявляю благодарность всему личному составу «Эскимоса» и приказываю:

1. Премировать капитана «Эскимоса» тов. Колесникова двухмесячным окладом содержания. 2. Премировать политрука тов. Шейкина, старшего помощника капитана Боровского и старшего механика Кривошея месячным окладом содержания. 3. Начальнику АКО тов. Емельянову отпустить в распоряжение капитана «Эскимоса» 5 000 руб. для премирования особо отличившихся членов экипажа судна.

Народный комиссар рыбной промышленности уверен, что и в дальнейшем экипаж парохода «Эскимос», проявляя инициативу, смелость и новаторство, будет бороться за перевыполнение плана по всем показателям.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 125, л. 129, 132.

Некоторые статистические сведения о хозяйстве АКО в 1942 г.

Сведения о количестве рыбных баз и консервных заводов по рыбокомбинатам АКО. Комбинаты — 26, включая Морлов и Анадырский. Количество баз — 70, количество рыбоконсервных заводов — 16, количество линий — 51, из них 3 крабовых. Примечание: Митогинский рыбоконсервный завод № 55 не работает, на Морлове — экспериментальный завод.

Сведения о выработке рыбных и крабовых консервов (тыс. ящ.)

Год	1937	1938	1939	1940	1941
Запад	315,3	281,7	236,6	138,6	269,2
Восток	112,8	157,8	169,3	95,2	147,8
Всего:	428,1	439,5	405,9	233,8	417,0

Среднесписочный персонал предприятий АКО по Камчатской области: на 1 августа 21 122 чел., из них 7 326 женщин.

Наличие тракторов и автомашин в АКО на 1 сентября 1942 г.: Итого 65, в том числе порт АКО — 2, Морлов — 1, АКОфлот — 1, АКОстрой — 2.

Характеристика Петропавловского порта АКО по состоянию на 20 ноября 1942 г. Разряд II. Грузооборот в 1939 г. — 245,4 тыс. т, в 1940 — 242, в 1941 — 288,3, в 1942 — 320 (план), выполнение 282,6.

Суточная пропускная способность 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, площадь 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; кипяильники — 1, 35; уборные — 3, 12 очков.

Грузчиков 119...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 493, л. 44—47, 60.

Решение Петропавловского городского исполнительного комитета депутатов трудящихся № 70 от 11 февраля 1943 г.

«О введении платной трудовой повинности на рыбной путине 1943 года. Морлов, б. Моховая»

Исполнительный комитет депутатов трудящихся решает:

В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 6 января 1942 г., а также решения исполнительного комитета Камчатского областного Совета депутатов трудящихся от 3 июля 1942 года № 378 о своевремен-

ном выполнении государственного плана вылова и обработки рыбы и о развитии рыбных промыслов в системе Морлова:

1. Разрешить директору Морлова тов. Ермошкину мобилизовать домохозяек, имеющих детей школьников свыше 12 лет, в количестве 20 домохозяек, согласно прилагаемого списка, сроком на один месяц, то есть с 18 февраля 1943 года по 18 марта 1943 года.

2. Всем мобилизованным на вылов и обработку рыбы выплачивать зарплату по действующим в рыбной промышленности расценкам, установленным для основных кадровых рабочих.

3. Поручить директору Морлова тов. Ермошкину и председателю Рыбкоопа тов. Толчину организовать бесперебойное питание и снабжение мобилизованных рабочих в порядке трудповинности через закрытую сеть столовой Рыбкоопа базы Моховой.

4. За уклонение от трудовой повинности по выходу на рыбную путину виновные привлекаются к уголовной ответственности...

ГАКО, ф. 166, оп. 1, д. 55, л. 28.

Приказ по управлению военизированного флота Камчатского бассейна № 07 от 16 марта 1943 г.

В целях дальнейшего улучшения дела боевой подготовки и организационного укрепления первого и второго дивизионов Управления военизированного флота АКО приказываю:

1. Командирам дивизионов Каменецкому и Ермошкину с приходом судов в Петропавловский порт совместно с командирами кораблей и представителями базы Тихоокеанского флота укомплектовать должности всех боевых постов, положенных по боевому расписанию судна. Список команды, закрепленной по боевым постам, представить военному отделу АКО.

2. Приказами по дивизионам назначить на каждом судне (из числа комсостава) помощника командира корабля по военной части...

6. Для проведения занятий установить следующее обязательно регламентированное время: а) один час в течение рабочего дня во время плавания, б) два часа ежедневно во время стоянки в порту или на ремонте.

7. На судах, имеющих вооружение, отводить ежедневно боевому расчету не менее 30 минут для ухода за оружием.

8. Запретить отделу кадров АКОфлота перемещать без согласования с военным отделом личный состав, подготовленный по уходу и использованию вооружения, и других специалистов, изучивших военно-морскую специальность...

И. о. нач. УВФ Камчатского бассейна А. Гусев

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 495, л. 7.

Приказ по АКО № 84 от 5 марта 1943 г.

Распоряжением СНК СССР № 6932 от 19.07.1941 г. НКРП СССР разрешено предоставлять очередные отпуска и отпуска без сохранения содержания работникам на время межпутинного периода, а также на время простоя предприятия или остановки его на ремонт в тех случаях, когда невозможно использовать рабочую силу на других работах...

Несмотря на то, что указанным распоряжением твердо ограничены случаи, при которых допускается предоставление отпусков, ряд руководителей рыбокомбинатов и предприятий применяют указанное разрешение СНК независимо от наличия оговоренных условий и предоставляют отпуска рабочим и служащим без достаточного на то основания. Вследствие этого предоставление отпусков приняло массовый характер, затронув даже управленческий аппарат.

Больше того, имеют место случаи, когда отпуска предоставляются вопреки интересам производства, иначе и нельзя оценивать факты предоставления отпусков в то время, как на ряде участков этого предприятия планы работ не выполняются. Характерно, что на отдельных рыбокомбинатах в связи с массовыми отпусками, сокращена даже сеть постоянных детучреждений...

...Предоставление отпусков допускать только в случаях, оговоренных в приведенном разрешении СНК, и только после исчерпания всех возможностей к использованию рабочего на других работах...

И. о. начальника АКО Гусев

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 128А, л. 80.

Приказ начальника АКО № 038 от 17 ноября 1943 г. «О нарушении дисциплины на судах военизированного флота»

Для наведения порядка и дисциплины на судах военизированного флота приказом по НКРП за № 112 введен дисциплинарный устав ВМФ, на основании которого моим приказом за № 332 от 27 июля 1943 г. изложены права и обязанности всего комсостава. Несмотря на данные указания, дисциплина на судах продолжает оставаться на низком уровне, о чем свидетельствуют факты безобразного поведения личного и командного состава как на берегу, так и на судах. Бичом всего военизированного флота в настоящее время является продолжающееся пьянство.

Особо выделяются безобразным поведением в заграничных рейсах «Серов», «Якут», «Эскимос», а также на «Максими Горьком» перед отходом из города Петропавловска во Владивосток 15 % личного состава было в нетрезвом состоянии, а из комсостава второй помощник капитана т. Войчук. Кроме этого, на некоторых судах имеются факты сна на вахте и дебош на судне

«Чапаев». Плохая организация охраны судов дает возможность приходить и уходить с судна без всякой проверки, вахтенные во время дежурства используются на работе.

Указанные факты говорят о том, что командный состав бездействует и не использует своих прав к нарушителям дисциплины, а подчас сам нарушает правила поведения на судне, чем показывает нежелание укреплять дисциплину.

Приказываю: 1. Командирам дивизионов, капитанам судов неуклонно пьянство на судах военизированного флота считать как чрезвычайное происшествие, о чем немедленно доносить командиру дивизиона и мне. 2. Капитанам судов и первым помощникам после каждого рейса докладывать мне о всех происшедших случаях. 3. Командирам дивизионов всех виновных в нарушении дисциплины и порядка при нахождении в заграничных рейсах с судов снимать. 4. Начальнику Отдела боевой подготовки с приходом пароходов «Якут», «Серов», «Максим Горький» и «Эскимос» в Петропавловск произвести расследование...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 495, л. 45.

**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 и 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 право диспетчерам порта и диспетчерам районов быть полноправными оперативными руководителями на погрузучастках...

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.

Из краткой справки о развитии государственной рыбной промышленности Камчатки, подготовленной в 1943 г.

...Основной деятельностью АКО за все время его существования являлась, является и теперь рыбная промышленность. Рыбная промышленность АКО создавалась следующим образом:

1. Озерновский рыбокомбинат — принят АКО в 1928 г. от Дальгосрыбтреста, в этом же году закончен строительством и сдан в эксплуатацию рыбоконсервный завод, в 1933 г. принята от Люри Нижнеозерская группа участков с РКЗ. В 1938 г. из состава Озерновского комбината выделена как самостоятельно действующее предприятие, Опалинская база (рыбозавод).

В настоящее время в составе Озерновского комбината находятся 3 рыбозавода, 2 консервных завода и 1 холодильник.

2. Опалинский рыбозавод — выделился в 1938 г. из состава Озерновского комбината.

3. Большерецкий комбинат — построен «Дальрыбпродуктом» в 1930 г., передан АКО в 1933 г., включен в состав Большерецкой группы промыслов АКО. В 1935 г. разукрупнен на два комбината: им. тов. Микояна и Большерецкий. В настоящее время в состав последнего входят 2 рыбозавода и 1 рыбоконсервный завод.

4. Комбинат им. тов. Микояна — в состав комбината входят 4 рыбозавода, 1 рыбоконсервный завод и 1 холодильник.

5. Митогинский комбинат — в составе АКО с 1938 г., принят от Люри и «Дальрыбпродукта». В настоящее время в составе комбината находятся 5 рыбозаводов и 1 рыбоконсервный завод (построен в 1943 г.).

6. Кихчикский рыбокомбинат — организован в 1928 г. на базе Кихчик-Кольских участков АКО, в 1929 г. построен и сдан в эксплуатацию рыбоконсервный завод, в 1933 г. АКО передана Пымтинская группа рыболовных участков, принадлежавших раньше Люри. В 1938 г. комбинат был разукрупнен на два: Кихчикский и Пымтинский. В настоящее время в составе Кихчикского комбината находятся: 3 рыбозавода, 1 рыбоконсервный завод и 1 холодильник.

7. Пымтинский комбинат — в настоящее время в составе находятся 2 рыбозавода морских, 2 рыбозавода речных, 1 рыбоконсервный завод и 1 холодильник.

8. Рыбокомбинат им. Кирова — построен Всекопромрыбаксоюзом в 1929 г., передан в АКО в 1933 г., одновременно была принята база «Дальрыбпродукта», включенная в состав комбината. В настоящее время в составе комбината находятся 3 рыбозавода и 1 холодильник.

9. Крутогоровский рыбокомбинат — передан АКО «Дальрыбпродуктом» в 1931 г. в составе 5 баз и 2 консервных заводов. В 1938 г. комбинат разукрупнен на два: Колпаковский и Крутогоровский. В настоящее время в составе последнего находятся 3 рыбозавода и 1 консервный завод.

10. Колпаковский рыбокомбинат — в настоящем времени в составе комбината находятся 2 рыбозавода и 1 рыбоконсервный завод (строится холодильник).

11. Ичинский комбинат — организован в 1929 г. В настоящее время в составе комбината находятся 2 рыбозавода и рыбоконсервный завод.

12. Жупановский рыбокомбинат — передан АКО «Дальрыбпродуктом» в 1933 г. В настоящее время в составе комбината находятся 2 рыбозавода и 1 рыбоконсервный завод (был построен в 1931 г., в зиму 1933—1934 г. сгорел и восстановлен в 1934 г.) и 1 холодильник.

13. Усть-Камчатский рыбокомбинат — принят в 1928 г. от Дальгосрыбтреста. В 1933 г. расширен за счет Шубертовской группы участков Люри. В 1934 г. из состава комбината выделена как самостоятельное предприятие Шубертовская база. В настоящее время в состав Усть-Камчатского рыбокомбината входят 2 рыбозавода, 2 рыбоконсервных завода (построены в 1927 и 1928 гг.) и 1 холодильник.

14. Шубертовский рыбокомбинат — в настоящее время 2 рыбозавода, 1 рыбоконсервный завод (построен в 1930 г.).

15. Кичигинский рыбокомбинат — в составе АКО с 1933 г., принят от «Дальрыбопродукта». В настоящее время в составе комбината находится 4 рыбозавода.

16. Карагинский рыбокомбинат — организован в 1929 г.

17. Корфский рыбокомбинат — организован в 1929 г., в 1933 г. расширен за счет участков Всекопромрыбасоюза. В настоящее время в составе комбината находится 7 рыбозаводов.

18. Олюторский рыбокомбинат — организован в 1929 г. В 1933 г. расширен за счет участков Всекопромрыбасоюза и «Дальрыбопродукта», одновременно принят от «Дальрыбопродукта» рыбоконсервный завод. В 1938 г. комбинат разукрупнен на три: Олюторский, Ново-Олюторский и Пахачинский. В настоящее время в составе Олюторского комбината находятся 5 рыбозаводов и 1 рыбоконсервный завод.

19. Ново-Олюторский рыбокомбинат — в 1938 г. выделен из состава Олюторского комбината. В составе находятся 2 рыбозавода.

20. Пахачинский рыбокомбинат — в 1938 г. выделен из состава Олюторского комбината. В составе комбината находятся 4 рыбозавода морских и 1 речной.

21. Хайлюлинский рыбозавод — организован в 1935 г.

22. Авачинский рыбокомбинат — организован в 1930 г. В 1938 г. из состава комбината выделена база Моховая, которая передана Морлову.

23. Морлов — первоначальное название БАОЛ, создан в 1936 г. в составе 2 сейнеров, 2 дрейфтеров, 3 разведчиков. В 1938 г. флот Морлова увеличен на 5 траулеров и 2 сейнера. В 1938 г. Морлову передана обрабатывающая база Моховая.

24. Анадырский рыбокомбинат — организован в 1930 г., в 1931 г. построен рыбоконсервный завод. В 1934 г. комбинат передан Главному Управлению Севморпути, в 1938 г. вновь включен в состав АКО. В настоящее время в составе комбината находится 4 рыбозавода и 1 рыбоконсервный завод.

25. Паланский рыбозавод — организован в 1939 г. на базе законсервированного промысла Люри.

26. Пенжинский рыбозавод — организован в 1939 г., ранее принадлежал интегральной кооперации.

В 1928 г., в первый год своего существования, АКО имело только 24 рыболовных и краболовных участка и 3 рыбоконсервных завода. За период с 1928 г. по 1933 г. рыбная промышленность АКО развивается за счет передачи ему новых рыбопромысловых угодий (в основном, частным сектором) и за счет строительства новых рыбоконсервных заводов. Количество рыболовных и краболовных участков в 1933 г. достигает 190, в 1938 г. — 16 рыбоконсервных заводов.

В настоящее время АКО имеет 26 рыбокомбинатов и самостоятельных рыбозаводов, с 188 рыболовными и краболовными участками (некоторое количество участков было передано колхозам), с 17 консервными заводами и 8 холодильниками (девятый холодильник находится в стадии строительства).

Развитие рыбной промышленности АКО характеризуется данными:

а) добыча рыбы и крабов (в тыс. ц):

Год	Гослов	Скуп	Итого
1928	110,2	119,5	229,7
1929	214,3	52,8	267,1
1930	523,3	104,5	627,8
1931	461,0	120,1	581,1
1932	614,0	187,9	801,9
1933	402,3	137,7	540,0
1934	647,7	211,3	859,0
1935	504,8	122,3	627,1
1936	680,9	199,2	880,1
1937	666,4	245,0	911,4
1938	628,2	281,4	909,6
1939	688,4	347,6	1 036,0
1940	478,9	320,4	799,3
1941	657,9	657,9	1 070,6
1942	636,7	596,6	1 233,3
1943 (к 11.12)	871,6	727,0	1 598,6

б) выработка рыбных и крабовых консервов:

Год	Тыс. ящиков	Год	Тыс. ящиков
1928	187,3	1936	456,2
1929	206,6	1937	428,1
1930	403,5	1938	539,5
1931	319,3	1939	406,0
1932	334,5	1940	233,9
1933	265,3	1941	417,1
1934	352,9	1942	436,2
1935	215,2	1943	606,5

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 135, л. 3—5.

**Протокол № 1 общего собрания экипажа парохода «Чавыча»
от 26 января 1944 г. г. Владивосток**

Присутствовали 32 человека. Слушали: итоги работы парохода «Чавыча» за 1943 г. Выборы хозяйкомиссии.

Высказывались: ...тов. Поздняков... Доложил собранию о том, что в связи с выполнением годового плана 1943 г. по всему АКОфлоту, Камчатский Обком партии совместно с управлением АКО в новогодней телеграмме поздравили суда АКОфлота, имеющих хорошие показатели работы в этом году, в том числе и наше судно. Далее, объяснил обстановку войны и успехи побед наших войск, ознакомил собрание с обращением АКОфлота о дополнительной подписке на заем, проводимой в Петропавловске. В связи с успехами нашей Армии, предложил коллективу последовать примеру и подписаться на заем не ниже, чем на 10 % месячного оклада.

Постановили: ...коллектив, в целях оказания помощи Красной Армии и скорейшего разгрома врага, постановил подписаться все как один на дополнительную подписку на заем не ниже 10 % месячного оклада и заем сдать в фонд обороны.

Утвердить единогласно состав хозяйственной комиссии: Цветков С. Ф., Русаков Я. Ф., Филиппов Н. И., Горбатский И. С., Скорик И. Ф.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 52, л. 4.

**Справка о рационализаторской деятельности по Морлову АКО
от 23 февраля 1944 г.**

В 1943 г. выплачено тт. Анисимову и Аркавенко 350 руб. за рационализаторское предложение путем использования одного мотора вместо двух как двигательная сила к сверлильному, токарному и наждачному станкам. Примерная экономия от указанного рацпредложения — 500 кВт·ч или 1 400 руб.

В 1943 г. выплачено т. Аркавенко 300 руб. за рацпредложение путем применения приспособления по крутке нитки на веретене. Примерная экономия — освобождение 450 человеко-дней или 3 600 руб.

В 1943 г. выплачено т. Орлову 500 руб. за подъем шхуны «Озерная» путем применения простейшего приспособления и минимальной затраты рабочей силы. Примерная экономия в материалах и рабсиле 4 000 руб.

ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 24, л. 107.

Приказ по АКО № 71 от 25 февраля 1944 г.

В результате налаженной работы всего личного состава АКОфлота в 1943 г., впервые со времени организации транспортного флота АКО, годовой план грузоперевозок успешно выполнен АКОфлотом. Выполнено: гру-

зы и пассажиры — 100,7 %, тонно-мили — 112 %, экономия твердого топлива на 6,8 % и в абсолютном количестве на 3 450 т твердого и жидкого при данном обязательстве сэкономить 2 400 т.

Прибыль 11 230 тыс. руб... свидетельствует о том, что работниками АКОФлота были поняты задачи работы в условиях Отечественной войны, и они умелым и полным приложением своих сил способствовали успешному выполнению этих задач.

Ряду судов... ВЦСПС и НКРП присуждались в течение 1943 г. премии: «Ительмен», «Сима», «Чапаев», «Максим Горький», «Коккинаки»...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 136, л. 127.

Приказ по Морлову АКО № 9 от 1 мая 1945 г.

Поздравляю весь коллектив Морлова с международным праздником трудящихся — днем 1 Мая. В день великого праздника отмечаю особо проявивших себя в работе по выполнению плана 1-го квартала 1945 г., показавших образцы стахановского труда в дни победоносного завершения Отечественной войны с немецко-фашистскими разбойниками.

Нижеследующим товарищам выношу благодарность:

По рыболовному траулеру «Буревестник»: Иванову — капитану траулера, Шурыгину — стармеху, Андриющенко — второму механику, Финашину — ревизору, Миклашевичу — третьему помощнику капитана, Алешкину — тралмейстеру, ныне курсанту, Коптелову — радисту, Лысакову — засольщику, ныне курсанту, Можаяеву, Фатееву, Николенко — матросам 1-го класса, Позднякову — кочегару 2-го класса, Ларину — матросу, Морозову, Сучкову — кочегарам 1-го класса.

По рыболовному траулеру «Топорок»: Неклюдову — капитану траулера, Анкур — стармеху, Поленкову — помполиту, Гладкову — старшему помощнику, Маринину — второму механику, Кашееву — ревизору, Попову — тралмейстеру, Салтыкову — третьему помощнику капитана, Бойко — радисту, Тулапину — боцману.

По рыболовному траулеру «Палтус», «Гага», «Восток», «Дальневосточник»: Рожанскому, Наркевичу, Оводовскому, Мамонтову, Ленскому, Лесовому, Романову, Мудрякову и другим членам экипажей этих траулеров, стоящих в длительном ремонте, которые сумели мобилизовать все свои силы в борьбе с большими трудностями тяжелой зимовки.

По Управлению: тт. Гаркави, Ларионову, Кристаль, Думенко, Сытину, Дворецкому, Харкевич, Ходаковскому, Доманской, Исаковой М., Трошину, Карягину, Фадееву и Игошину.

Выражаю уверенность, что весь коллектив Морлова и впредь не пожалеет своих сил в деле выполнения и перевыполнения государственного плана и тем самым приблизит час окончательной победы над врагом.

Директор Управления Морлова АКО Ермошкин

ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 31, л. 55.

Приказ по управлению АКО № 50М от 15 августа 1945 г.

Во исполнение приказа по НКРП СССР № 22 от 12 августа 1945 г. и приказа по АКО № 026 от 15 августа о принятии и сохранности имущества бывших японских рыбоконсервных заводов за №№ 31, 32, 33, 34, также своевременной подготовки их к пуску в эксплуатацию в 1946 г., приказываю:

Назначить директором РКЗ № 34 с 15 августа т. Климовича Николая Григорьевича... № 33 — Гребенюк Якова Кирилловича, № 32 — Таран Ивана Трофимовича, № 31 — Коваленко Тимофея Григорьевича.

...На каждый из вышеуказанных заводов назначить с 16 августа с. г. по 5—6 чел. рабочих для осуществления охраны и полной инвентаризации указанных предприятий.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 146, л. 20.

Приказ по Наркомрыбпрому СССР № 02/ДВ от 1 октября 1945 г.

Во исполнение постановления правительства о преобразовании Акционерного Камчатского Общества «АКО» в Камчатский Государственный Рыбопромышленный трест приказываю:

1. С 15 октября 1945 г. прекратить деятельность АКО, преобразовав его в Камчатский Государственный Рыбопромышленный трест с местопребыванием в городе Петропавловске-Камчатском.

2. Утвердить Управляющим Камчатским Государственным Рыбопромышленным трестом тов. Кулаженко Константина Никитича и его заместителями Макштаса Петра Мартыновича, Дедкова Василия Родионовича, Кулиш Леонида Кирилловича и Данилина Александра Ивановича.

Народный комиссар рыбной промышленности СССР А. Ишков

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 143, л. 473.

В НОГУ С ЭПОХОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ

Этот очерк, принадлежавший перу журналиста, укрывшегося под псевдонимом «Дим. Октябрь», был опубликован в альманахе «Советская Камчатка». Издание, заявленное как «политико-экономический и литературный альманах», выпускалось в виде приложения к областной газете «Полярная звезда». До нас дошел лишь единственный его экземпляр, увидевший свет в 1930 г. В очерке рассказывается о производстве лососевых консервов на заводе АКО № 1, располагавшемся в Усть-Камчатске. «Социалистическое соревнование, как основная двигающая сила производства, также находит свое отражение».

У берегов океана. Небо в серой дымке. Берега обрывисты, скалистая гряда спускается к самому океану, словно хочет врезаться, потонуть в пенном вихре прибоя. Вдали белые сопки, возвышаясь над основными хребтами, дымятся жертвенными курильницами старых времен. В штормовую погоду громады волн нескончаемой грядой ползут на берег. Порой две волны сталкиваются одна с дугой и, с грохотом разбивая свои пенные гривы, снова уходят в туманную даль...

Океан рычит рассерженным зверем. Росчерком белых крыльев чайки, истерически вскрикивая, падают, на миг исчезают в серо-зеленых валах и снова взмываются в легком полете над рокотом морской пучины...

Валы, как боевые кони, вытянув шеи, бегут на берег, их жемчужносиние гривы дымятся на ветру и с грохотом рушатся на отмели, свиваются в кольца, языками зеленого пламени кидаются на скалы, но бессильные, гневношипящие скатываются вниз...

Тысячелетия, века, всегда юный старик океан тешится здесь, одевая гордые плечи Камчатки в жемчуга, в пенное серебро прибоя.

Рыбий поток. Производство консервов на усть-камчатских заводах АКО в смысле оборудования поставлено по-американски. Процесс производства поражает своим совершенством и о нем надо рассказать подробнее...

К пристани завода катер подтащил кунгасы, груженные свежей рыбой. Выброшенная на пристань рыба попадает в пасть элеватора и по цинковым бесконечным ступеням поднимается вверх и скатывается в закрома — большие деревянные ящики. Из этих закромов отмягшая рыба пропускается в прокатный желоб с проточной водой, где ее сортируют, потому что сырец попадает разных сортов.

Из непрерывно струящейся матово-серебряной массы сортировщики выхватывают пиками не идущую в данный момент рыбу. Пройдя сортировку, ползущие в струях воды рыбы трупы поднимаются выше в здание, где грохочут неумолимые «железные китайцы». На заводе № 1 их четыре, но они заменяют сотни рабочих, освобождая их от самой грязной работы.

На цинковых столах несколько рабочих укладывают в ряд сыплющуюся рыбу головой к себе, а брюшком вправо. Рядом стоящие подсовывают их на равномерно скользящую гильотину — нож, который одним взмахом отрубает рыбы головы. Обезглавленная рыба другими рабочими проталкивается хвостом вперед в небольшую щель в машине — невидимая рука втаскивает ее внутрь машины и через несколько секунд выбрасывает обратно выпотрошенную, с очищенной чешуей и отрезанным плавниками и хвостом. Потом мойщики полощут ее и перебрасывают на верхнюю конвейерную ленту, по которой рыба идет на главный элеватор...

Поднятая на высоту десятков метров выливается промытая и совершенно потерявшая свой облик рыба в длинное корыто. Куски алого мяса несутся силой воды в здание, где рядом стоят набивочные станки... Механическая резка крошит рыбу на равные куски для набивочного станка. Это главный пульс завода. Встал станок — нет жизни в длинных корпусах.

Ток, чек, ток, чек, ток, чек... 75 банок в минуту! Ток, чек, ток, чек... летят беложестяным потоком мимо контрольного стола, где ловкие руки опытных работниц без устали дополняют «недовес», и дальше — в недра предварительной закатки...

На банку надевается крышка и 12 минут она бродит и томится в жаркой темноте парового ящика. Выскочив из пара, банка окончательно закупоривается на другом станке и по конвейеру попадает в решета, а с них в ящики. Так, пройдя свой путь, будет готова не одна тысяча консервных банок.

Неутомимые лапы лебедек перебрасывают в пароходные трюмы консервные ящики, а через месяц-два какая-нибудь леди из особняка на модной лондонской улице на своем званом обеде предложит чопорным гостям отведать: «“Ред салмон” или “Сильвер салмон”, Камчатка, АКО».

Горячие дни. Каждое утро по зову гудка, когда солнце, купаясь в море, начинает свой очередной рейс, веселой гурьбой идут рабочие, и оживают серые корпуса, приходят в действие тысячи трансмиссий и конвейеров...

Пусть английские леди жрут наши консервы. Рабочие знают, что на валюту, полученную от этого, в СССР вырастут новые сотни заводов...

День за днем стремительно несется золотой поток, рождаются тысячи баночек, наполненных «ред-салмонами». Проворные руки веселых работниц-ударниц во главе с комсомолками обязались по соревнованию дать наименьшее количество брака и недовеса, достигнуть высшего качества продукции.

Техник-рационализатор Киташев, изобретатель машины, дающей 500 банок в минуту, совместно с ударниками, коммунистами и комсомольцами, на страх лентяям и тупоумным старым спецам, провел на заводе учет и выявил, кто и что вредит производству, по чьей вине бывают простои машин и станков.

Ударники сумели поднять производительность. Выездная газета «Полярная звезда», обслуживающая заводы, писала: «Введение учета дает возможность выявить все недостатки и достижения производства. Основными болезнями можно считать: неправильное распределение сырья, невтянутость рабочих, отставание резки, простой машин, закатки и проч.»

Спецы старой закалки ворчали за углами: «Ишь, выдумали учет, а к чему он? Зря время тратят!» Но... поговорили, да и умолкли: жизнь доказала их неправоту. Были дни, когда станки давали до 80—85 банок. Были страдные дни, часы... Восемь линий, четыре «китайца» работали с полной нагрузкой. Жизнь кипела, журчала вода в желобах, а на пристани тысячи серебристых рыб взлетали, поднятые пиками рыбаков, чтобы упасть на лопасти конвейера, завертеться, пропасть в заводском водовороте разных превращений.

Человек и машина. Машина вечно оспаривает первенство у человека, но он не сдается, он так же неумолим и крепок...

Ударники, крепкий, здоровый народ, строят социализм у себя на заводе. На производственном совещании, рационализаторском бюро, в кабинете директора, ячейке, ну прямо везде, всюду ударники...

— Даешь семьдесят пять банок!

— Даешь социалистическую стройку!

Таков клич ударников.

Дай руку, товарищ! От завода до самого устья реки Камчатки тянется Дембовская Кошка. С одной стороны ее неумолчно шумит прибой и штормы старика-океана, с другой — несет свои воды быстрая река.

Наши лососевые рыбы, выйдя мальками из рек в море, растут там от четырех до шести лет, а затем вновь возвращаются в родные места огромными стаями (рунный ход). Тут то их и встречают во всех реках Камчатки рыбацкие сети...

На речном берегу Кошки весной вырастает целый маленький полотняный город. Рыбаки, ловя рыбу, сдают ее заводу для обработки, а тот снабжает их орудиями лова и продовольствием. В этом году единоличников-ловцов очень мало. Народ организованный. Многие из них за свою жизнь «хватили» заводской житухи и поэтому вполне оценили важность переживаемого момента. На одном из собраний группа ловцов-колхозников предложила вызвать рабочих на соревнование.

«Мы обязуемся, — пишут ловцы в своем вызове, — выловить полностью промысловую норму и сдать рыбу на завод. Изживем прогулы и пьянство на рыбалках».

«Дай руку, товарищ! — сказал председатель собрания ловцов, встретив рабочего — представителя завкома. — Будем вместе работать. Страна требует от нас напряжения сил!»

И в сухие, митинговые слова было влито теплое чувство. «Дай руку, товарищ!» — звучало, как призыв к совместной борьбе с общим врагом. И каждое утро, когда солнце начинает свой рейс, рабочие завода и ловцы Дембовской Кошки строят социалистическое хозяйство...

В. А. ИЛЬИНА

**АКЦИОНЕРНОЕ КАМЧАТСКОЕ ОБЩЕСТВО
В ПРОМЫШЛЕННОМ ОСВОЕНИИ И РАЗВИТИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА В 1927—1945 гг.:
ИСТОРИОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

В настоящее время Камчатка как одна из составных частей дальневосточного региона оказалась за критической чертой по всем показателям экономической безопасности, а процессы деградации ее научно-производственного потенциала приняли угрожающий характер. Сложившаяся ситуация требует пересмотра устоявшихся стереотипов в концептуальных подходах и выборе путей дальнейшего развития дальневосточных территорий, переосмысления на новом методологическом уровне исторического опыта их освоения. В этой связи одним из актуальных направлений в исторической науке является обобщение отечественного опыта экономического освоения Северо-Востока, связанного в предвоенный и военный периоды с деятельностью Акционерного Камчатского общества.

В конце 1920-х гг. Камчатка в составе Дальневосточного края (ДВК) подключается к реализации программы форсированной индустриализации. В соответствии с первыми пятилетними планами территория рассматривалась государством как рыбная и сырьевая база страны, ее «валютный» цех. Однако огромные пространства области, специфические природные условия, малонаселенность, недостаточная изученность края предопределили единственно возможный в этих условиях «очаговый» или «оазисный» характер промышленного развития региона.

«Оазисный» характер развития вызвал к жизни особые формы и методы управления процессом освоения, которые резко отличались от сложившихся форм и методов управления народным хозяйством в обжитых районах страны. Это — крупные межотраслевые территориальные объединения: транспортно-промышленные и промышленно-транспортные комбинаты, созданные не только на директивно-плановой, но и на производственно-коммерческой основе, которые были применены уже в первые годы советской власти при освоении Северо-Запада, Севера европейской части СССР. Таким был «Транспортно-промышленный комбинат Мурманской железной

дороги» (1923—1927 гг.), Акционерное общество «Комсеверопуть» (1928—1932 гг.), Главное управление Северного морского пути (1932—1941 гг.), «Дальстрой» (1932—1954 гг.) и др.

Деятельность этих организаций по реализации «советской стратегии» индустриализации можно рассматривать как средство выравнивания уровня экономического развития северных регионов страны. Для развития хозяйственной деятельности на Камчатке, в Охотском, Ольском районах, на островах, находящихся в Охотском и Беринговом морях и острове Врангеля в Ледовитом океане, правительством в 1927 г. было создано государственное Акционерное Камчатское общество. За восемнадцать лет своего существования АКО превратилось в территориально-комплексную, транспортно-промышленную и научно-проектную организацию, действовавшую на огромной территории СССР. С деятельностью АКО связаны широкий по тем временам размах научно-исследовательских работ в крае, становление камчатской рыбной промышленности, целенаправленный характер мероприятий по организации торговли и снабжения, переустройству хозяйства и быта малочисленных народов Камчатки и Анадырского края. Высокая результативность данного комбината была достигнута за счет применения территориально-отраслевого принципа, когда решение общекорпоративных задач сочеталось с реализацией комплексных проблем подъема производительных сил обширного региона.

Как видно, без изучения деятельности АКО, внесшего значительный, хотя и неоднозначный вклад в социально-экономическое развитие Камчатки, невозможно представить во всей полноте сложный процесс освоения Северо-Востока. Между тем, в исторической науке эта проблема специально не изучалась. На основе имеющихся работ можно условно выделить три периода в ее рассмотрении:

- первый период — 1920-е — конец 1930-х гг.;
- второй период — с середины 1950-х до конца 1980-х гг.;
- третий период — с конца 1980-х гг. до настоящего времени.

Первый и второй периоды — это время перехода от конкретно-утилитарного подхода к научному осмыслению проблемы. Третий период — постсоветский. Его введение связано с изменением парадигмы истории советского общества, появлением в российской исторической науке нового подхода к анализу предпосылок, источников, темпов, методов, цены, итогов индустриального рывка СССР в годы «сталинских» пятилеток [1].

В 1920—1930-х гг. была накоплена значительная эмпирическая информация о деятельности АКО, которую можно было получить из большого числа публикаций, подготовленных экономистами Далькрайплана, Совета по изучению производительных сил Дальнего Востока, руководителями рыбной промышленности и АКО, партийными работниками, советскими

учеными — участниками различных комплексных экспедиций, занимавшихся изучением ресурсного потенциала ДВК, краеведами, журналистами [2]. Несомненным достоинством данных публикаций является то, что большая часть авторов была знакома с камчатскими реалиями, с работой АКО. Но создавая свои очерки по горячим следам, авторы ограничивались только констатацией фактов и событий, избегая обобщений и анализа. В стремлении показать грандиозность происходящего, авторы прибегали к эмоциональной описательности, весьма естественной в общей мажорной атмосфере времени.

В тридцатые годы на общем фоне публикаций о происходящем на Камчатке выделяются материалы М. А. Сергеева [3] — работника АКО, ставшего впоследствии крупным ученым-географом, экономистом, этнографом. Его серия экономико-географических очерков составит основу будущей первой монографии «Советская Камчатка», в которой автор свел воедино данные, полученные в дореволюционное время и после революции отдельными экспедициями, работниками на местах, им самим во время работы в Камчатском округе. По мнению автора, «только настоящий 1932 год стал началом активной деятельности АКО, началось “распочковывание” АКО и выделение отраслей хозяйства в соответствующие хозяйственные объединения» [4].

М. А. Сергеев показывает положительные перемены, проявившиеся во всех сферах жизни территории, но явно преувеличивает итоги восьмилетнего планового освоения Камчатки и упускает реальные проблемы: «За восемь лет нашего строительства (1923—1931 гг.) создано громадное промышленное хозяйство. Работают мастерские, фабрики, заводы и сложные комбинаты, возникают совхозы и колхозы, растет заселение, развиваются совершенно новые отрасли хозяйства, организуется многостороннее хозяйство на необжитых островах, богатства края охраняются, промыслы туземного населения крепнут. Камчатка становится крупным валютным цехом СССР» [5].

Две его последующие работы 1934 г. «Камчатский край» и «Корякский национальный округ» станут основой для наиболее полной монографии «Народное хозяйство Камчатского края», изданной в 1936 г., в которой автор предпринимает достаточно удачную попытку комплексного показа деятельности АКО по освоению и развитию Охотско-Камчатского края в период первой и начавшейся второй пятилетки через призму общеполитических и общесоюзных целей. В этой работе представлены новые направления деятельности АКО, объективные трудности пионерного, промышленного строительства в условиях Камчатки. Тем не менее, при ее анализе необходимо учитывать не только ведомственность издания, но и жестко заданные требования к составлению экономико-географических описаний ДВК, предъявлявшиеся авторам [6].

Находясь рядом с капиталистическими странами, являясь пограничными, дальневосточные территории должны были предстать в научном исследовании советскими социалистическими районами и областями, в которых успешно осуществляется социалистическая индустриализация, коллективизация, а также ленинско-сталинская национальная политика.

В сороковые годы отмечается угасание научного интереса к данной проблематике.

Новый этап в изучении рассматриваемой темы начинается с середины 1950-х гг. Поворот к интенсивному исследованию истории социалистического строительства обуславливается общим подъемом, вызванным решениями XX съезда КПСС, более широким доступом историков к архивным источникам. Развитию исторических исследований способствовало совершенствование организационной и материальной базы советской исторической науки на Дальнем Востоке. Во Владивостоке к 1971 г. создается институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока. Под руководством академика А. И. Крушанова началось изучение комплексной проблемы «История Дальнего Востока», которая была разбита на ряд крупных приоритетных тем: «История социалистической индустриализации и создание материально-технической базы социализма», «История промышленности, транспорта, строительства на Советском Дальнем Востоке», «История социалистического сельского хозяйства и колхозного крестьянства Дальнего Востока» и др. Активно начали работать по дальневосточной тематике томские историки. В значительной мере это было связано с образованием в Томске Центрального государственного архива РСФСР Дальнего Востока. Общее число работ растет. Появляется целая серия монографий, сборников статей, подводящих итоги социалистического строительства на Дальнем Востоке, в том числе итоги индустриального развития [7]. Начинает изучаться история отдельных отраслей народного хозяйства Дальнего Востока, появляются первые работы по истории рыбной промышленности региона [8].

Но несмотря на значительный рост числа работ, тема промышленного освоения и развития Камчатки в 1930—1940-е гг. по-прежнему изучается экономистами, географами, а не историками. Итог промышленного развития Камчатки к началу 1950-х гг., косвенно отражающий деятельность АКО, представлен в двух кандидатских диссертационных работах Б. Ф. Шапалина и Д. Д. Москвина [9]. Отмечая в своей работе «Основные вопросы развития транспорта Камчатской области в связи с ее хозяйственным освоением» масштабность перемен, произошедших за годы советского строительства, Б. Ф. Шапалин выделяет ряд проблем в народном хозяйстве Камчатки. Это — значительные межотраслевые и внутриотраслевые диспропорции, ставшие следствием неглубоких экономических расчетов прежних десятилетий [10].

В диссертации Д. Д. Москвина «Проблемы населения и трудовых ресурсов Северо-Востока СССР (на примере Камчатского экономического административного района)» анализируется процесс формирования собственных трудовых ресурсов Камчатки. Также, подводя итоги промышленному развитию Камчатки к середине 1950-х гг., автор фиксирует нерешенность проблемы с рабочей силой для камчатских предприятий, выделяя в качестве основных причин сохраняющуюся с 1930-х гг. сезонную работу самой рыбной отрасли [11], неоправданную экономию на жилищном, культурном, дорожном строительстве [12].

В контексте исследуемой проблемы представляет значительный интерес работа экономиста С. В. Славина «Промышленное и транспортное освоение Севера СССР», в которой автор дает определение сложившимся в годы первых пятилеток государственным многопрофильным организациям по освоению территорий Севера, называя их «интегральными комбинатами» [13]. Характерными чертами которых, по его мнению, являлись:

- выделение государством территории, на которую распространяется деятельность данного комбината. Территория определяется не административными границами, а характером поставленных перед комбинатом задач;

- включение в состав комбината всех отраслей хозяйства и всех видов производства, необходимых для решения основной задачи комбината по подъему производительных сил данной территории;

- подчинение всех предприятий, входящих в комбинат, единому руководству, объединяющему все материально-технические и финансовые средства, а также людские ресурсы.

Структура комбинатов не всегда была одинаковой, она менялась в зависимости от задач, от местных условий, от уровня развития производительных сил отдельных территорий. Однако все они в той или иной степени сохраняли характерные для таких комбинатов черты [14].

С 1970-х гг. пустующая ниша в исследовании истории АКО начинает немного заполняться благодаря работам краеведов и советских партийных работников [15]. Наиболее глубокими публикациями стала серия статей Ю. М. Колесника, в которых он представил основные этапы развития отечественной рыбной промышленности на Камчатке и роль АКО в этом процессе. В 1979 г. был издан сборник под общей редакцией А. И. Крушанова «История социалистического строительства на Камчатке», который можно отнести к историко-партийной литературе брежневской эпохи. В статьях Г. А. Унпелева, С. В. Захарова освещены основные направления социалистического строительства на Камчатке, показано участие малых народов севера Дальнего Востока в решении этих задач. Авторы статей стремятся подчеркнуть положительные стороны индустриализации, но не раскрывают издержек в ее проведении, негативных тенденций, тормозящих этот про-

цесс, представляют достигнутые успехи как результат мудрости партии и советского государства.

Оценивая итоги исследовательской работы, проведенной с середины 1950-х до конца 1980-х гг., следует признать, что различными авторами и научными коллективами был систематизирован огромный фактический материал, созданы монографические исследования, подготовлены сборники документов [16] по советскому периоду истории Дальнего Востока. Но в силу малочисленности кадров профессиональных историков в регионе, идеологических ограничений в истории Дальнего Востока и Камчатки как его составной части образовались свои «белые пятна».

В конце 1980-х гг. начался новый этап в изучении модернизационных процессов на Дальнем Востоке. Для современных работ характерны новые подходы и сюжеты, нетипичные для советской историографии. Предметом изучения стали концессионная политика и практика на Дальнем Востоке, роль спецконтингента в промышленном освоении значительных районов Магаданской области, организация массовых плановых переселений на Дальний Восток в годы предвоенных пятилеток [17].

В постсоветском периоде появились исследования, в которых впервые изучается и анализируется опыт работы интегральных комбинатов в 1930—1940-е гг. по промышленному освоению территорий Севера и Северо-Востока. Это исследования магаданских историков А. Н. Пилясова, А. И. Широкова, В. Г. Зеляка по истории Дальстроя (1932—1954 гг.) и исследовательницы из Якутии С. И. Бояковой об организации Главсевморпути (1932—1941 гг.) [18]. В работах подробно представляются этапы становления комбинатов, их место в системе органов государственного управления, основные направления деятельности, выявляется комплекс факторов, приведших к искусственному превращению этих комбинатов из механизмов освоения и развития территорий в инструменты колонизации Северо-Востока СССР. В работах А. Н. Пилясова и А. И. Широкова предложена новая дефиниция для обозначения интегральных комбинатов — комплексная многопрофильная «суперорганизация» [19]. К выделенным С. В. Славиним чертам этих организаций А. Т. Широков добавляет следующее:

- максимально возможная скорость в достижении поставленных целей, что было вызвано форсированным характером проводимой индустриализации;
- чрезвычайный характер структуры этих суперорганизаций, что обеспечивалось широкими объемами предоставлявшихся им правительством льгот и спецификой управления, складывающейся на территории их действия;
- использование принудительного труда заключенных;
- секретный характер деятельности этих организаций, что было вызвано принудительным характером их освоения [20].

Учитывая то, что свои выводы А. И. Широков сделал при изучении деятельности Дальстроя, нельзя не отметить наличие ряда этих признаков у существовавшего АКО.

Роль АКО в формировании сельскохозяйственного сектора Камчатки представлена в исследовании магаданского историка И. Д. Бацаева «Сельское и промысловое хозяйство Северо-Востока России 1929—1953 гг.». Автор, используя малоизученные и неизученные архивные материалы, показал политические цели, преследуемые коллективизацией на Камчатке в национальных районах, и экономическую необходимость создания собственного сельскохозяйственного производства в центральных и южных районах полуострова [22].

Отличительной чертой сельского хозяйства на Камчатке явилось то, что оно как отрасль экономики создавалась сразу на социалистической основе в форме совхозов и колхозов. И АКО в этом процессе выступило одним из проводников сталинской аграрной политики.

Итогом многолетней работы А. Т. Мандрика по изучению дальневосточной рыбной промышленности стала обобщающая монография «История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (1927—1940 гг.)», которую можно назвать первым в российской историографии комплексным специальным исследованием по данной проблеме [23]. В монографии отражено социально-экономическое развитие отрасли, выделены устойчивые положительные и негативные тенденции в развитии рыбной промышленности, дана оценка деятельности АКО.

Из современных камчатских исследователей хотелось бы отметить работы С. В. Гаврилова, в которых предметом изучения выступает история рыбной промышленности полуострова на рубеже XIX—XX и XX вв. [24].

Но, несмотря на появление в последнее время новых работ по истории советского Дальнего Востока, АКО и его деятельность не стали темой отдельного исследования. Нет специальных работ, раскрывающих на конкретно-историческом материале многоплановую работу АКО по освоению и развитию огромных пространств Северо-Востока. Как видно из историографического обзора, существующая литература неадекватна актуальности и важности темы. Историография проблемы находится на этапе становления. Прошедшие в 2002 г. XIX Крашенинниковские чтения, посвященные 75-летию Акционерного Камчатского общества, определили не только значимость деятельности АКО, но и необходимость обращения к этой теме историков [25].

ИСТОЧНИКИ

1. Актуальные проблемы индустриализации и индустриального развития СССР Материалы всесоюзной конференции в Алма-Ате // История СССР. — 1989. — № 3. — С. 200—207; **Лельчук В. С.** Индустриализация // Переписка на историчес-

кие темы: диалог ведет читатель. М., 1989; **Гордон Л. А. Клопов Э. В.** Что это было? Размышление о предпосылках того, что случилось с нами в 30—40-е годы. — М., 1989; **Колганов В. И.** Путь к социализму: трагедия и подвиг. — М., 1990; **Глаголева Г.** К прежним и нынешним дискуссиям об индустриализации в СССР // Экономические науки. — 1990. — № 3. — С. 100—108 и др.

2. **Добровольский И. Д.** Проблемы развития производительных сил Охотско-Камчатского и Анадырско-Чукотского края // Северная Азия. — 1927. — № 4. — С. 90—96; **Воротников В. И.** Капитальное строительство государственной рыбной промышленности на десятилетие // Экономическая жизнь Дальнего Востока. — 1927. — № 1—2. — С. 310—327; **Адамович И.** Некоторые итоги работы Акционерного Камчатского общества // Тихоокеанский коммунист. — 1935. — № 1. — С. 22—28; **Криммер Ф. Э.** АКО // Советская Арктика. — 1936. — № 5. — С. 53—60; 12 лет советской Камчатке. — Петропавловск-на-Камчатке, 1934; **Брейгер В. И.** По Камчатке. — М., 1936; **Арсеньев В.** Гижигинский промысловый район // Экономическая жизнь Дальнего Востока. — 1925. — № 6. — С. 17—34; **Полевой П.** Задачи геологического изучения Камчатки // Экономическая жизнь Дальнего Востока. — 1929. — № 5. — С. 31—39; **Гречишкин Л. А.** Нефть на Камчатке // За индустриализацию Советского Востока. — 1932. — № 2. — С. 176—180; На Камчатке. — М.—Л., 1936; **Кантарович В.** Советская Камчатка // Наши достижения. — 1930. — № 1. — С. 14—20 и др.

3. **Сергеев М. А.** Камчатка // Природа и люди. — 1931. — № 10. — С. 37—42; № 11—12. — С. 36—40; № 13—14. — С. 51—55; Он же. Советская Камчатка // Стройка. — 1931. — № 17—18. — С. 5—7.

4. Он же. Советская Камчатка. М.—Л., 1932. — С. 4.

5. Там же.

6. Материалы к экономико-географическому изучению Дальневосточного края. — Л., 1935. — С. 11.

7. **Унпелев Г. А.** Социалистическая индустриализация Дальнего Востока (1928—1932 гг.). — Владивосток, 1972; Он же. Завершение социалистической реконструкции промышленности Дальнего Востока 1933—1937 гг. — Владивосток, 1975; **Самсонов Н. И.** 40 лет Советской власти на Дальнем Востоке. — Хабаровск, 1957; Приморье за годы Советской власти. — Владивосток, 1957; Сахалинская область. — Южно-Сахалинск, 1963 и др.

8. **Мандрик А. Т.** Страницы истории советской рыбной промышленности Дальнего Востока. — Владивосток, 1974; **Унпелев Г. А.** Рыбная промышленность Дальнего Востока в годы предвоенных пятилеток: Автореф. дисс. канд. ист. наук. — Владивосток, 1977; Он же. Рыбная промышленность Дальневосточного края в годы второй пятилетки (1933—1937 гг.) // Ученые записки / Труды ДВГУ. — Владивосток, 1972. — Т. 37. — С. 69—77.

9. **Шапалин Б. Ф.** Основные вопросы развития транспорта Камчатской области в связи с ее хозяйственным освоением: Дисс.канд. геогр. наук. — М., 1954; **Москвин Д. Д.** Проблемы населения и трудовых ресурсов Северо-Востока СССР (на примере Камчатского экономического района): Автореф. дисс. — М., 1959.

10. **Шапалин Б. Ф.** Указ. соч., с. 12.

11. **Москвин Д. Д.** Указ. соч., с. 16.

12. Там же, с. 17.
13. **Славин С. В.** Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. — М., 1961. — С. 46.
14. Там же, с. 46—47.
15. **Криворучко С.** АКО // Камчатская правда. — 1960. — 8 октября; **Колесник Ю. М.** Деятельность АКО по развитию рыбной промышленности в первой пятилетке // Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1970. — С. 41—49; Он же. Из истории Акционерного Камчатского общества (1927—1945 гг.) / Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1971. — С. 111—112; Он же. Возникновение и начальный период развития государственной рыбной промышленности на Камчатке // Там же. — Петропавловск-Камчатский, 1973. — С. 42—49; **Кашинцев Б. П.** Камчатка — край перспективный. — Петропавловск-Камчатский, 1973; **Ларькин В. Г.** Из истории социалистического строительства на Камчатке (1923—1940) // Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1974 и др.
16. Советы Северо-Востока: Сборник документов и материалов. — Ч. 1 (1928—1940). — Магадан, 1979; Камчатская область в годы Великой Отечественной войны. Сборник документов. — Петропавловск-Камчатский, 1975 и др.
17. **Марьясова Н. В.** Американские предприниматели-концессионеры на Дальнем Востоке в 20-е годы // Проблемы Дальнего Востока. — 1994. — № 5. — С. 92—100; **Шалкус Г. А.** Из истории деятельности японской нефтяной концессии на Северном Сахалине (1925—1944 гг.) // Краеведческий бюллетень / Сахалинский областной краеведческий музей. — 1988. — № 2. — С. 20—29; **Ткачева Г. А.** Контингент ГУЛАГа — «землепроходцы». Освоение Дальнего Востока России в 20—30-е годы // Россия и АТР. — 1997. — № 4. — С. 58—70; **Высоков М. С.** Советская колонизация на рубеже 20—30-х годов: выбор пути // Славяне на Дальнем Востоке: проблемы истории и культуры. Доклады и сообщения научной конференции 7—8 октября 1993 г. — Южно-Сахалинск, 1994 — С. 100—105 и др.
18. **Пилясов А. Н.** Закономерности и особенности освоения Северо-Востока России (ретроспектива и прогноз). — Магадан, 1996; **Широков А. Н.** История формирования и деятельности Дальстроя в 1931—1941 гг. // Автореф. дисс. канд. ист. наук. — Томск, 1997; Он же. Дальстрой: предистория и первое десятилетие. — Магадан, 2000; **Зеляк В. Г.** История горнодобывающей промышленности Дальстроя в 1932—1957 гг. (социально-экономический аспект) // Автореф. дисс. канд. ист. наук. — Томск, 2001; **Боякова С. И.** Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии 1932—1941 гг. — Новосибирск, 1995.
19. **Пилясов А. Н.** Указ. соч., с. 71.
20. **Широков А. И.** История формирования и деятельность «Дальстроя» в 1931—1941 гг.: Дисс. канд. ист. наук. — Томск, 1997. — С. 90.
22. **Бацаев И. Д.** Сельское и промысловое хозяйство Северо-Востока России 1929—1953 гг. — Магадан, 1997. — С. 98.
23. **Мандрик А. Т.** История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (1927—1940 гг.). — Владивосток, 2000.
24. **Гаврилов С. В.** Морской транспортный флот АКО в 1928—1936 гг. // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Сб. трудов. — Петропавловск-Камчатский, 2000; Он же. Маленькие камчатские истории. — Петропавловск-Камчатский, 2002 и др.
25. Материалы XIX Крашенинниковских чтений. — Петропавловск-Камчатский, 2002.

НАЧАЛО СОВЕТСКОЙ КОЛОНИЗАЦИИ КАМЧАТКИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

СССР — страна традиционно высокой мобильности населения. Однако в ее основе лежит не простой и свободный выбор гражданами своего местожительства, обусловленный их индивидуальными предпочтениями и особенностями факторов рынков труда и жилья, но совершенно иной тип мобильности, носящей плановый, массовый и приказной порядок. Одной из кульминационных точек такого рода мобильности являлось перемещение сотен тысяч советских граждан из континентальной России на Дальний Восток в годы первых пятилеток. Не случайно самый высокий процент прироста населения в СССР с 1926 по 1937 гг. — 194,8 % — дал Дальневосточный край (ДВК) при общем для СССР в 110,2, а по РСФСР — 111,7 % [1].

Устоявшейся терминологии нет, поэтому автор использует понятие «принудительные трудовые миграции», сформулированное П. М. Поляном [2].

Принудительные миграции или плановые переселения — это перемещение значительных масс людей, предпринятые государством по отношению к своим или чужим гражданам путем принуждения. В нашем случае мы имеем дело с добровольно-вынужденной миграцией, когда государство «влияет» на обстоятельства и факторы индивидуального принятия решения о переселении, именно таким образом, каким оно хотело бы его видеть.

В середине 1920-х гг. был сформулирован и существовал до конца 1930-х гг. особый термин — **советская колонизация** как плано-добровольное переселение и закрепление избыточного аграрного населения центра в районах Сибири и Дальнего Востока, имеющих политическое и экономическое значение для СССР [3].

Формируемая система советской колонизации жестко противопоставлялась переселенческой практике дореволюционного времени, «проходившей в интересах помещиков...», «...в которой властвовала стихия, а успех переселения большей частью обеспечивался инстинктом самосохранения и выносливостью переселенческих масс» [4]. Понятие советская колонизация дополнялось синонимичными — организованное переселение или сельскохозяйственная колонизация. Таким образом, понятие «советская колонизация» и «принудительная трудовая миграция» совпадают в своем ядре, что позволяет их считать тождественными для характеристики переселенческих процессов 1920—1930-х гг.

Подключение в 1927 г. Камчатки к программам форсированной модернизации упиралось в наиболее сложную проблему — малонаселенность региона. Поэтому промысловая, промышленная и сельскохозяйственная

колонизации выступали главными условиями выполнения программ АКО по превращению полуострова в «валютный цех страны». Именно благодаря организованным, массовым плановым переселениям в годы первых пятилеток удалось создать мощную промышленную базу на Камчатке. Однако процесс формирования собственных трудовых ресурсов на Камчатке, шел со значительными деформациями и противоречиями.

До настоящего времени проблема переселения на Камчатку, закрепления и формирования собственных трудовых ресурсов в 1920—1930-е гг. остается малоизученной. Данная статья не претендует на окончательность и завершенность выводов, пожалуй, это обозначение проблемы, ожидающей своих исследователей.

Работая над темой, автор стремился к разрешению следующих взаимосвязанных задач:

- сбор архивной и историко-географической информации по переселению на Камчатку в годы первой пятилетки, ее систематизация и критическое осмысление;

- анализ переселенческой политики и практики: причин, содержания, методов;

- выявление и обобщение результатов;

- создание в дальнейшем банка данных по истории и географии советской колонизации Камчатки в годы первых пятилеток (по типу: «период» — «юридическое основание» — «контингент» — «количество» — «административный статус» — «районы выбытия» — «районы прибытия» — «занятость на территории» — «обратничество»), организованного хронологически и имеющего пространственную привязку.

Для решения поставленных задач были использованы неопубликованные и еще недостаточно изученные архивные материалы из фондов государственных архивов Камчатской области и Хабаровского края, экономические и статистические публикации центральных, дальневосточных и местных хозяйственных ведомств за 1925—1933 гг., материалы центральной, краевой, областной и районной печати за 1927—1932 гг., журналы «Северная Азия», «Советский Север», «Экономическая жизнь Дальнего Востока», «Новый Восток», отраслевые журналы, камчатские газеты: «Полярная звезда» (1923—1930 гг.) и «Камчатская правда» (1931—1933 гг.).

Колонизация ДВК преследовала важные государственные интересы: «расширение использования богатых природных ресурсов и хозяйственное укрепление отдаленных и слаборазвитых территорий, снятие социальной напряженности в районах европейской части СССР, где аграрное перенаселение, безработица и крестьянская миграция стали угрозой нарушения “смычки” между городом и деревней, укрепление собственной продовольственной базы дальневосточного региона» [5].

Необходимость заселения дальневосточных территорий диктовалась не только экономическими причинами, исходящими из центра. В конце 1920-х гг. резко осложняются международные отношения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Соперничество СССР, Японии, Китая на дальневосточных рубежах складывалось пока в пользу двух последних держав. Их положение усиливалось, что подтверждают результаты колонизации. Если Россия переселяла на свой Дальний Восток только 30—40 тыс. чел. в год, то Япония на Южном Сахалине закрепляла по 20 тыс. своих граждан, а Китаю удавалось перемещать на северные границы около одного миллиона человек каждый год [6].

Все это беспокоило центральную и краевую власть, и не зря Наркомзем РСФСР в конце 1929 г. как бы подвел итог: «...с этой экономикой и людскими ресурсами, какие имеются в Дальневосточном крае, мы не можем сейчас чувствовать на востоке достаточно прочно» [7].

Обостряла ситуацию так называемая «третья волна корейской иммиграции», начавшаяся в годы гражданской войны и усилившаяся с восстановлением на Дальнем Востоке советской власти. При всей разногласии статистических данных к 1927 г. в крае насчитывалось около 170 тыс. корейцев [8].

К 1937 г. за счет иммиграции и естественного прироста численность корейского населения должна была возрасти до 389 тыс. чел. [9]. Начавшееся в 1925 г. встречное движение крестьян-переселенцев из центральных районов России, обусловило постановку «корейского вопроса» перед дальневосточными органами власти, и была сделана попытка его урегулировать. Так как в значительной части Приморья остро ощущался дефицит свободного земельного фонда, выходом из ситуации стала организация внутрикраевого расселения корейских иммигрантов в Хабаровский, Благовещенский и даже Камчатский округ.

С 1927 по 1933 гг. предполагалось переселить на Камчатку около 4 тыс. корейских крестьян [10]. Было принято решение «не воздвигать вторую китайскую стену для воспрепятствования проникновения в край китайцев, а планомерно урегулировать это движение» [11]. Китайские рабочие, или как их называли в 1930-е гг. годы, — «нацменработчие» — выступали дополнительным отрядом советского пролетариата на Дальнем Востоке. Но если значительная часть корейских иммигрантов стремилась осесть и обрести советское гражданство, то китайские рабочие почти не подвергались ассимилирующему воздействию среды, и, заработав необходимые деньги, стремились вернуться на родину.

Следует учитывать и сложившееся уникальное положение на самой Камчатке: в рамках действующей рыболовной конвенции 1928 г. сотни километров ее западного побережья на несколько месяцев с мая по август становились территорией, на которой размещалась производственная база другого государства — Японии. Стремление избавиться от привозной японской

рабочей силы на отечественных промыслах и краболовах, обеспечить доминирование советской рыбной промышленности в регионе было определено важнейшей политической задачей дня [12].

Можно со значительной долей уверенности утверждать то, что начавшаяся колонизация выступала не только условием промышленного освоения, но и фактором советизации Камчатки ввиду того, что старожильское местное население, составлявшее около 8 тыс. чел., не говоря об аборигенном, как в силу своей малочисленности, так и по «идейным», «классовым» соображениям, достаточно нейтрально восприняло приход советской власти на Камчатку. Автор полагает впоследствии подкрепить это положение документальными материалами.

Важность и необходимость переселенческой кампании на Дальний Восток, Камчатку были подтверждены целым рядом государственных постановлений. С 1926 по 1931 гг. было принято более десяти постановлений Центрального Исполнительного Комитета и Совнаркома РСФСР по вопросам переселения, закрепления на новых территориях, предоставления льгот колонистам [13]. Переселенцам возвращалась стоимость проезда всех членов их семей, багажа, проданного сельхозинвентаря. Они освобождались от единого и промыслового налогов сроком от десяти до пятнадцати лет, а также от военной службы, дети переселенцев имели право льготного поступления в высшие учебные заведения страны.

В 1929 г. был составлен «Пятилетний план АКО по колонизации Охотско-Камчатского края в 1929—1934 гг.», который предусматривал «на предстоящий отрезок пятилетки в 1930—1933 гг. вселить в Охотско-Камчатский край 35 000 переселенцев» [14]. Определялись виды колонизации, сроки, методы, темпы, районы заселения, места предполагаемой вербовки рабочей силы для Камчатки, мероприятия по дальнейшему изучению края.

Стоит отметить, что при составлении плана переселения рабочей силы на Камчатку был учтен негативный опыт колонизации в Приморье и на Сахалине в 1925—1926 гг. К 1927 г. было решено отказаться от радикального плана Наркомзема 1925 г. по направлению основных колонизационных потоков в необжитые и малообжитые районы ДВК [15]. По мысли авторов ранних проектов, «обжитые и полуобжитые территории уже “испорчены”, и здесь нельзя проводить мероприятия наново, тогда как в новых районах имеется возможность осуществлять любой план разбивки земельных площадей, сооружения сети дорог, устройства культурно-административных центров». Восемьдесят процентов из миллиона переселенцев предполагалось разместить в необжитых и полуобжитых районах.

Однако жизнь выявила полную несостоятельность данного варианта колонизации. В интересах хозяйственного освоения края и для успешности его заселения было предложено максимально уплотнить обжитые и полу-

обжитые районы, как наиболее подготовленные к освоению, а «...все заселение края вести крупными, компактными массивами» [16].

Рабочими материалами для составления плана колонизации Охотско-Камчатского края стали отчеты и выводы Переселенческой экспедиции Дальневосточного рабочего переселенческого управления, работавшей на Камчатке в 1928 г. под руководством профессора А. А. Красюка. Целью экспедиции являлось «выявление современного экономического состояния Камчатки, определение условий, средств, необходимых для ее промышленного подъема, вычисление колонизационной емкости территории трех южных камчатских районов: Усть-Камчатского, Усть-Большеречского, Петропавловского» [17].

Экспедиция обосновывает не только необходимость, но и возможность колонизации Камчатки в указанных районах, определяет наиболее оптимальные виды хозяйственной деятельности будущих колонистов и уже сформировавшегося старожильского населения, исходя из исторических, природных, экономических особенностей территории.

Составители первого колонизационного плана более реально представляли сложность, масштабность, новизну стоящих перед ними задач. Экономическая сторона дела была для них пока еще более значимой, чем политическая, поэтому в расчетах по колонизации на первое пятилетие видится стремление начинать колонизацию с незначительного контингента промышленных переселенцев в 1930 г. К сельскохозяйственному этапу колонизации должны приступить только в 1932 г., когда будет подготовлен земельный фонд.

Виды и сроки колонизации Охотско-Камчатского края 1930—1933 гг. (в семьях) [18], показаны в табл. 1.

Таблица 1

Годы	Виды колонизации				
	Сельско- хозяйственная	Промыс- ловая	Промыш- ленная	Неплановые переселен- цы	Всего
1930	нет	нет	100		100
1931	нет	500	650	50	1 200
1932	400	1 300	850	50	2 600
1933	600	1 800	600	100	3 100
Работа- ющих	1 000	3 600	2 200	200	7 000
Всего с членами семей	5 000	18 000	11 000	1 000	35 000

Преобладание промысловых и сельскохозяйственных переселенцев над числом промышленных рабочих в первые годы колонизации объяснялось двумя причинами. Промышленные рабочие не могли быть в первое пятилетие обеспечены годовой работой, так как большинство рыбозаводов АКО

работало только четыре месяца в году. Вторая причина диктовалась «...необходимостью обеспечить промышленных рабочих, а равно и население местными, а не привозными продуктами питания, недостаток которых постоянно ощущается» [19].

В плане были определены семь районов будущей колонизации в Охотско-Камчатском крае, большая часть которых не была охвачена даже общеколонизационными исследованиями [20]. Незизученными являлись Тигильский, Охотский, Ольско-Нечаевский, Пенжинский, Гижигинский, Карагинский, Анадырский районы. Но, несмотря на неизученность значительной части территории, плановое переселение предполагалось вести во всех районах, совмещая с их параллельным изучением.

Для достижения поставленных государством целей в 1930 г. в составе АКО создается Колонизационное управление. Новая структура к концу 1930 г. была представлена центральным аппаратом, возглавляемым В. А. Начаровым, К. Д. Авербахом и районными переселенческими управлениями: Петропавловским, Усть-Камчатским, Большерецким. К началу 1931 г. центральный аппарат был укомплектован кадрами только на 50 %, в Петропавловском, Усть-Камчатском, Большерецком управлениях незаполненными оставались должности заведующего колонизацией района, экономиста, ответственного исполнителя по обслуживанию переселенцев [21].

Стоит отметить, что к ноябрю 1931 г. острота кадровой проблемы была частично снята, но решение было найдено не через привлечение новых специалистов, а за счет значительного сокращения штата сотрудников в переселенческих управлениях до одного-двух человек. Но даже в этих сложных условиях с лета 1930 г. приступили к строительству в каждом крупном районе переселенческих пунктов. Началось строительство останочных пунктов во Владивостоке для завербованных на Камчатку рабочих и колхозников. Предполагалось, что строительство должно быть закончено за год до начала водворения плановых переселенцев. В центральном аппарате Колонизационного управления выделяются сектора по вербовке и водворению переселенцев, сектор подготовки земельного фонда.

Однако переселенческая программа выполнялась крайне медленно. Многочисленные мероприятия, связанные с переселением, проводились непоследовательно, поспешно, порождая ведомственную разобщенность и безразличное отношение к переселенцам.

Прибывший осенью 1930 г. в Усть-Камчатский район с проверкой старший инспектор передвижения А. Г. Пальчиков сообщает в своем докладе об отсутствии помощи новому управлению АКО от родственных предприятий общества — строящихся заводов, промкомбинатов, выполнение планов которых напрямую зависело от количества и качества завербованной рабочей силы сотрудниками колонизационного управления.

«Переселенческим работникам было отказано в отпуске товаров и продуктов из фактории на том основании, что они никакого отношения к фактории не имеют...» [22]. «...Ответработники заводууправления так нелюбезно принимают по делам службы и так часто отказывают в положительном разрешении затрагиваемых вопросов, что пропадает всякое желание к ним обращаться» [23]. «Сплошь и рядом прибывающие в Усть-Камчатск в адрес учреждений колонизационного управления грузы по адресу не попадают и бесследно исчезают...» [24]. «Строительство пункта (переселенческого. — В. И.) протекало чрезвычайно медленно, чему причиной было отсутствие должного содействия со стороны районного уполномоченного АКО, не отпускавшего в требуемом количестве стройматериала. Первые переселенцы были приняты в наскоро выстроенном дощатом бараке» [25].

О подобных рассогласованиях между службами АКО и о возможных последствиях этих внутриведомственных противоречий сообщает заведующий секцией подготовки колфонда Никитин, пробывший в командировке в Большерецком районе с 15 августа по 16 сентября 1930 г.: «Трудно при таком приеме со стороны людей, на которых мы собираемся опираться в колонизационной работе, ожидать, что они отнесутся с должным вниманием к переселенцам» [26].

Форсирование процессов промышленного строительства в крае вызвало изменения в переселенческих планах и программах. К концу 1930 г. были составлены «Основные положения к плану колонизации Охотско-Камчатского края на 1930—1931 гг.», в которых ставилась задача «...ликвидировать основное зло камчатского хозяйства — его сезонность и организовать хозяйственную деятельность в течение всего года» [27].

В документе определяются новые увеличенные цифры переселенческих контингентов на оставшиеся годы пятилетки. Ожидалось, что к концу пятилетия Охотско-Камчатский край будет нуждаться в 120 000 рабочих, поэтому в 1931 г. предполагалось переселить 32 000, в 1932 г. — 38 000, а в 1933 г. — 50 000 чел. [26]. Только к началу войны население Камчатки достигнет данной цифры. Фактически к концу 1932 г. переселено оказалось 9 627 чел. [29]. Итоги планового переселения на Камчатку за 1930—1932 гг. показаны в табл. 2.

Промышленный поток переселенцев значительно преобладал над сельскохозяйственным и промысловым. Реальность корректировала «бумажные» планы. Сложности с устройством переселенцев в новых, совершенно непривычных природных и хозяйственных условиях: отсутствие жилья, минимума социальных благ, право АКО перебрасывать рабочих на другие предприятия и производства, что нередко приводило к искусственному разделу семей, недоверчивое отношение к приехавшим колонистам старожильского населения, уже разоренно-

го начавшейся коллективизацией, затрудняли закрепление переселенцев, вызывали массовое обратничество.

Таблица 2

Годы	Переселено сельскохозяйствен- ных и промысловых рабочих	Переселено кустарей и ремесленни- ков	Переселено промышлен- ных рабочих	Итого
1930	173 семьи, 491 едок	118 семей, 301 едок	490 семей, 1 470 едоков	781 семья, 2 262 едока
1931	114 семей, 239 едоков	—	2 261 семья, 4 633 едока	2 375 семей, 4 772 едока
1932	—	—	780 семей, 2493 едока	780 семей, 2 493 едока
Всего	287 семей, 730 едоков	118 семей, 301 едок	3 531 семья, 8 596 едоков	3936 семей, 9 627 едоков

Недостаточные темпы переселения не оказывали существенного влияния на ситуацию. Потребность в сезонном привозе рабочей силы осталась. Для АКО за три года (1930—1932 гг.) потребовалось доставить в общей сложности 38 258 чел. с обратной перевозкой на материк. Потребность в привозе сезонников в последующие годы не уменьшалась, а даже возрастала. В 1931 г. для АКО было привезено 10 291 сезонных рабочих, в 1932 г. — 11 870, в 1933 г. — 11 948 [30].

В этих условиях было решено дополнить переселение закреплением сезонников, так как сезонники, уже ознакомившиеся с условиями Камчатки ранее, являлись наиболее приспособленным контингентом к ее освоению. Появляется новый термин для обозначения этой категории населения Камчатки — «закрепленец», к уже существующему «водворенец» для выделения промысловых и сельскохозяйственных переселенцев. С 1931 по 1932 г. было закреплено 1 225 семей с общим количеством «едоков» в 5 656 чел. С учетом этой части сезонников — закрепленцев и переселенцев — можно сделать предварительные выводы о том, что общее количество новоселов составило 15 283 чел., из которых 7 741 были рабочими [31].

Подводя итоги работы промышленности за первую пятилетку по Камчатской области, Центральное статистическое управление СССР определило среднее число рабочих в 8 205 чел. [32], что позволяет говорить о частичном выполнении установок первого колонизационного плана по переселению и закреплению рабочей силы на предприятиях АКО.

Оценивая итоги работы Колонизационного управления за три года первой пятилетки, можно выделить немало положительных моментов:

— увеличивается в целом население Камчатки, что уже само по себе создает основу для будущего развития территории;

— население трех южных районов полуострова (Петропавловского, Усть-Большерецкого, Усть-Камчатского) выросло с 9 700 в 1927 г. до 28 300 чел. к 1932 г. [33];

— начинает формироваться рынок местной рабочей силы. Удастся значительно уменьшить количество японских рабочих на камчатских рыбозаводах.

Динамика роста отечественной рабочей силы показана в табл. 3 [34].

Таблица 3

Годы	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Русские	1 912	2 898	6 242	11 822	13 275
Японцы	1 899	2 788	2 980	1 005	560

Начинается подготовка квалифицированных кадров рабочих не только во Владивостоке, но и на Камчатке через комбинат рабочего образования при Усть-Камчатском рыбокомбинате, комбинате сельскохозяйственного образования при Петропавловском совхозе, Петропавловском ФЗУ.

Приехавшие на Камчатку специалисты и рабочие способствовали не только экономическому подъему, но и культурному развитию территории. С 1931 г. в районах начинают строиться и открываться школы, избы-читальни, дома культуры, фельдшерские пункты. Летом 1932 г. в поселки побережья пришло радио, начали выходить районные газеты. В Петропавловске в 1933 г. начал работу Камчатский областной рабочий театр.

Однако отказ от более реальных, экономически обоснованных цифр первого пятилетнего плана, привел к значительным противоречиям и деформациям в переселенческой политике. Переселение и оседание происходит непланоно, без соответствующей подготовки, без учета самой камчатской ситуации, выражавшейся в неразвитости социальной инфраструктуры, проблемах снабжения населения продуктами и товарами, отсутствии устойчивой связи с материком, дорог внутри полуострова. На два года раньше запланированного срока начинается сельскохозяйственная колонизация, опережая темпы работ по землеустройству, жилищному строительству.

Срывы, «тормозы» в переселенческих программах объяснялись многими причинами: нехваткой стройматериалов, финансовыми трудностями, ведомственной разобщенностью и т. д., но редко звучало главное — безразличное отношение к переселенцам. Анализируя итоги переселения за 1931 г., работники Колонизационного управления указывали на выполнение плана по жилищному строительству только на 16 % [35]. Приехавшие сельскохозяйственные переселенцы, основатели Большерецкого и Козыревского совхозов, не обнаружили ни одного жилого дома, жильем для них служили привезенные палатки [36].

За три года, с 1929 по 1932 гг., население города Петропавловска увеличилось с 2 000 до 6 000 чел. На заседании президиума Камчатского окрис-

полкома от 10 октября 1932 г. по вопросу о ходе городского строительства было принято решение: «Считать городское строительство сорванным. Договор, заключенный между Строительно-техническим управлением АКО и Горсоветом, предложить последнему расторгнуть» [37]. Жилая площадь на Камчатке только немногим превышала два квадратных метра на человека, люди жили в неутепленных бараках по несколько семей в одном помещении, в палатках, в землянках.

Документы Колонизационного управления позволяют услышать и представить маленькие камчатские человеческие трагедии, связанные с отсутствием печки в комнате в девять квадратных метров, в которой проживали четыре человека, с желанием выбрать доприселенца в комнату по своему усмотрению, а чаще уехать из-за нечеловеческих условий существования. На местном уровне, видимо, устав от постоянных проблем с обустройством колонистов, начали говорить об их «несознательности и враждебности», «рваческих настроениях» и о необходимости самим переселенцам обустроиваться на месте. На заседании окрисполкома от 9 февраля 1932 г. был предложен такой выход из ситуации: «...Поставить вопрос так, чтобы две-три семьи объединились и построили себе маленькую избушку, а то привыкли строить так этак миллиона на полтора-два» [38].

Таким образом, к проблемам природно-географического характера добавились многочисленные трудности, обусловленные политической стороной дела. Особенности формирующейся модели советской колонизации в годы первых пятилеток являлись: массовый характер плановых переселений, перемещение людей на десятки тысяч километров, жесткая заданность социальных и профессиональных параметров для перемещаемых лиц, и как следствие этих процессов, — обезличивание человека. Начало советской колонизации Камчатки в годы первой пятилетки можно считать одной из многочисленных иллюстраций этого феномена.

ИСТОЧНИКИ

1. **Поляков А. Ю.** Воздействие государства на демографические процессы в СССР (1920—1930-е годы) // Вопросы истории. — 1995. — № 3. — С. 126.
2. **Полян П. М.** Не по своей воле... История и география принудительных миграций в СССР. — М., 2001. — С. 11, 17.
3. **Ярмош А. М.** Основные пути советизации сельского хозяйства Дальневосточного края // Экономическая жизнь Дальнего Востока. — 1927. — № 10. — С. 24.
4. Там же, с. 18.
5. **Быстрова И. В.** Россия в эпоху нэпа. Исследования истории советского общества и культуры // Отечественная история. — 1994. № 4—5. — С. 265.
6. **Карлин К. Г.** Сельскохозяйственная колонизация Сахалина в эпоху нэпа как фактор советизации острова // Дальний Восток на рубеже тысячелетий: социально-

экономические и политические проблемы. Материалы межрегиональной научно-практической конференции 18—19 апреля 2000 г., Хабаровск. — С. 199.

7. Там же, с. 200.

8. **Лыкова Е., Проскурина Л.** Третья волна иммиграции // Россия и АТР. — 1996. — № 2. — С. 82.

9. **ГАХК**, ф. 353, оп. 1, д. 43, л. 14.

10. Там же, л. 88, IV ч.; л. 88, ч. V.

11. Там же, л. 14.

12. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 481а, л. 19.

13. Там же, д. 678, л. 1; д. 686, л. 18, 25.

14. Там же, ф. 67, оп. 1, д. 2, л. 1 об.

15. **Ярмош А. М.** Указ. соч. — С. 20.

16. **ГАКО**, ф. 67, оп. 1, д. 2, л. 4.

17. Там же, ф. 544, оп. 1, д. 75, л. 3.

18. Там же, ф. 67, оп. 1, д. 2, л. 10—11.

19. Там же, л. 16.

20. Там же, л. 4 об.

21. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 676, л. 109—109 об.

22. Там же, л. 94.

23. Там же, л. 94 об.

24. Там же, л. 94 об.

25. Там же, л. 93 об.

26. Там же, л. 107 об.

27. Там же, д. 675, л. 16.

28. Там же, л. 16.

29. **Большаков М., Рубинский В.** Камчатская область. — Л., 1934. — С. 120.

30. Там же, с. 119.

31. Там же, с. 121.

32. **ГАКО**, ф. 169, оп. 1, д. 9615, л. 1—2.

33. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М., 1936. — С. 156.

34. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 40, л. 137 об.

35. Там же, ф. 89, оп. 1, д. 7, л. 54.

36. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 40, л. 108.

37. Там же, ф. 89, оп. 1, д. 7, л. 166.

38. Там же, л. 78—78 об.

**ВЛИЯНИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПРИМОРСКОЙ
СПЕЦИАЛИЗАЦИИ НА ФОРМИРОВАНИЕ ТРУДОВЫХ
РЕСУРСОВ КАМЧАТКИ**

**1. СПЕЦИФИКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ
ХОЗЯЙСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ КАМЧАТКИ
В КОНЦЕ 1970-х гг.**

Камчатская область размещена на Северо-Востоке дальневосточной зоны Азии, вытянута в меридиональном направлении от 51° до 65° с. ш., площадь ее территории — 427,3 тыс. квадратных километров. В целом для области характерен климат «с очень холодной, продолжительной, многоснежной зимой и коротким вегетационным периодом, недостаточно обеспечен теплом, с летними заморозками и неравномерным увлажнением. Лишь отдельными островами выделяются небольшие межгорные пространства с относительно благоприятным климатом» [1, с. 102].

На территории области развиты вулканические проявления, что в совокупности с горным рельефом и обилием осадков придает своеобразие «северному» характеру региона, обуславливает сложность проблем развития промышленности, формирования населения и трудовых ресурсов, создания материальной среды производства и жизнедеятельности [2].

Из природных ресурсов области были наиболее исследованы, давно осваивались и имели общесоюзное значение биологические ресурсы прилегающих акваторий Тихого океана и внутренних водоемов. Из них наиболее уникальными считались лососи, продуктивность которых в реках Камчатки являлась исключительно высокой, а также камчатские крабы, каланы, котики.

Полезные ископаемые были представлены рассыпным и рудным золотом, ртутью, полиметаллическими рудами. Велись поисково-разведочные работы по обнаружению запасов нефти и газа, были найдены уголь, сера, перлит, полудрагоценные камни. Имелись большие нетрадиционные энергетические ресурсы (геотермальные, энергия приливов и т. п.). Широкое вовлечение этих ресурсов в оборот могло стать возможным с ростом их изученности и возникновением экономических условий освоения.

На развитие хозяйства Камчатской области большое влияние оказывало ее географическое положение как наиболее выдвинутой в Тихий океан части суши СССР. К ее побережью примыкала наибольшая часть шельфовой зоны Советского Союза. По прогнозам, при сохранении на высоком уровне биологической продуктивности этой зоны доля добываемой здесь рыбы могла составлять до 70 % от всей добываемой в стра-

не, что могло обеспечить стабильно высокий вклад в общенародную продовольственную программу.

Петропавловская гавань — самый северный на Тихом океане крупный круглогодичный порт СССР — могла играть роль базовой для трансарктических и трансокеанских морских перевозок. Такое сочетание природно-экономических факторов, обуславливая морскую и океаническую специализацию районообразующих отраслей промышленности и внешних транспортных связей хозяйственного комплекса Камчатки, придавало ему в целом «приморскую» ориентацию, проявлявшуюся во все периоды его развития.

До колонизации Российской империей в конце XVII в. Камчатка была относительно плотно заселена народностями, находившимися на стадии разложения первобытно-общинного строя, занимавшимися рыболовством, охотой, оленеводством, ведшими на юге оседлый, на севере — кочевой образ жизни.

В XVIII в. Камчатка за счет выгодного географического положения стала опорным пунктом для освоения Российско-Американской компанией Алеутских островов и Аляски. Долгое время Петропавловск-Камчатский был единственным портом европейских государств в этом районе Тихого океана и служил базой для отстоя и ремонта судов их морских экспедиций. Это было причиной относительно интенсивного освоения Камчатки до середины XIX в. После поражения Российской империи в Крымской войне 1854—1855 гг., продажи Аляски, открытия иных портов в бассейне Тихого океана значение Камчатки упало.

Промышленное освоение природных ресурсов Камчатки началось в конце XIX в. с капиталистического промысла лососей, характеризовавшегося сезонной экспедиционной организацией производства, базировавшегося на материковую зону России и Японии, и привлечением на концессионных началах японского капитала, быстро опередившего русские частнокапиталистические компании. Еще в 1926 г. 82,2 % рыбы добывалось японскими промышленниками; 2,2 % — населением для собственных нужд; 15,6 % — русскими промышленниками и предприятиями государственного и кооперативного лова [3, с. 53]. Экономического развития Камчатка в этот период практически не получила.

Интенсивное социалистическое промышленное освоение началось в 1927 г. с учреждением АКО, решавшим задачи освоения всех природных ресурсов, ликвидации сезонности хозяйственной деятельности, комплексного развития производительных сил, укрепления советского строя в Охотско-Камчатском крае [4, 5]. Реализация этих задач выразилась в быстром росте численности населения и постоянных рабочих; ориентации на рыбную промышленность как на отрасль специализации; создании рыбодобывающего и транспортного флота, строительстве рыбокомбинатов, жестянобаночной фабрики, судоремонтных предприятий; развитии обслужива-

ющих производств: лесного хозяйства, строительства, энергетики, транспорта, сельского хозяйства; создании социальной инфраструктуры, социально-экономическом перерождении коренного населения.

С 1927 по 1941 гг. рыбная промышленность формировалась за счет организации речного и прибрежного лова при острой нехватке материальных ресурсов и транспортных средств. Для этого периода была характерна необходимость в скорейшем получении экономической отдачи: рыбная продукция Камчатки играла заметную роль в экономике СССР, охватывая 50—70 % экспорта рыбной продукции. Промышленные предприятия размещались по принципу близости производства к сырью [6].

С 1941 по 1947 гг. развитие производительных сил Камчатки, как и всего народного хозяйства страны, было подчинено интересам обороны и восстановления народного хозяйства. Рост населения происходил в обстановке действия закона, запрещавшего увольнение работников по собственному желанию, что ограничивало возможность перемещения на Камчатку пределом, строго определяемым спросом на рабочую силу.

В 1945 г. АКО было ликвидировано. В 1956 г. Камчатка выделилась в самостоятельную область. В 1950-е гг., в связи с подрывом запасов лососей, рыбная промышленность переориентировалась на освоение биологических ресурсов прикамчатских морей и Мирового океана; по прогнозам, они и в будущем могли обеспечивать ей до двух третей улова рыбы. Переориентация на морской и океанический круглогодичный лов сопровождалась техническим перевооружением рыбодобывающего и транспортно-рефрижераторного флота; ростом значения г. Петропавловска-Камчатского как базового порта для развивающегося крупнотоннажного флота, ускорением развития инфраструктуры, технических средств внешнего и внутреннего транспорта, зарождением и быстрым развитием капитального строительства каменных производственных и многоэтажных жилищно-гражданских зданий с высоким уровнем благоустройства. В этот период деформировалась хозяйственная структура, ликвидировалось большое количество береговых рыбоперерабатывающих предприятий и населенных пунктов.

Характер изменения населения Камчатской области и численности населенных пунктов в 1926—1979 гг. показан в табл. 1.

С 1959—1960 гг. начался стабильный рост уловов, по количеству выловленной рыбы на душу населения значительно превосходивший все ранее достигнутые с 1927 г. показатели. Организационно оформились, выделились из Министерства рыбной промышленности, технически развились и приобрели общерегиональное значение непрофилирующие производства. Возросла хозяйственная роль организаций, подведомственных местным Советам. Народно-хозяйственная структура области приобрела черты комплексности. Экономический потенциал сконцентрировался в промышленно-

товарных узлах. В основном из них, Петропавловско-Елизовском, сосредоточилось 67 % населения, производилось до 80 % валовой промышленной и до 55 % сельскохозяйственной продукции.

Таблица 1

**Количество населенных пунктов Камчатской области
и численность их населения**

Годы	Всего населенных пунктов	Население области, тыс. чел.	Средняя численность населения одного пункта (без Петропавловска), чел.	Население Петропавловска, тыс. чел.
1926	113	19,2	100—156	1,7
1939	571	109,2	130	35,4
1959	225	220,8	605	85,6
1970	121	287,6	1 105	153,9
1979	96	383,5	1 609	225,8

Камчатская область относилась к слабо освоенным районам СССР. Ее население на 17 января 1979 г. составляло 383,5 тыс. человек; его плотность достигала всего 0,8 чел. на квадратный километр территории; доля в населении СССР составляла лишь 0,145 %. На долю Камчатки в валовой продукции промышленности СССР за 9-ю пятилетку пришлось 0,201 %, за 10-ю — 0,206 %. Однако в общесоюзном народном хозяйстве Камчатская область занимала заметное место. Здесь добывалось до 10 % пищевой рыбной продукции, выпускалось до 15 % рыбных консервов. Имелись предпосылки для увеличения роли рыбной продукции Камчатской области в продовольственном балансе страны на основе рационального ведения рыбного хозяйства, полного использования добытого сырья, максимального изготовления пищевой продукции, искусственного воспроизведения рыбы, развития аквакультуры.

Рыбная промышленность являлась основной отраслью хозяйства Камчатки. В совокупности с прямо связанными с ней вспомогательными и обслуживающими отраслями она составляла рыбохозяйственный комплекс, дававший более 70 % валовой продукции промышленности. Другие отрасли внерегионального значения: лесная промышленность (ее часть, работающая на экспорт) и пушное хозяйство — составляли доли процента в валовом продукте и не имели больших перспектив в связи с ограниченностью ресурсной базы.

Во второй половине 1970-х гг. соотношения между подразделениями океанического профиля и береговыми предприятиями рыбохозяйственного комплекса стабилизировались. Для океанических производств стали характерными круглогодичная деятельность, базирование на один порт с концентрацией в нем комплексизирующих отраслей, длительное пребывание экспедиций в море, специфичные техника, технология и дисциплина,

большая доля в кадрах плавсостава. Береговые предприятия, ориентированные на рыбный промысел, характеризовались территориальной рассредоточенностью, сезонностью хозяйственной деятельности и, соответственно, резкими колебаниями численности занятых в производстве.

Для выявления исходных посылок стратегии освоения района, включая и трудоустройство, важное значение имеет определение его места в системе экономического районирования, которое отражает роль района в общегосударственном распределении труда, особенности его развития и направленность экономических связей.

В принятой в СССР системе экономического районирования страны Камчатка отосилась к Дальневосточному экономическому району (ДВЭР). Относительно включения ее в перспективе в другие районы и подрайоны существовали разные точки зрения, что обуславливалось особенностями ее экономического развития и географических условий. Одни авторы включали Камчатскую область вместе с Сахалинской областью, Приморским и Хабаровскими краями в предлагаемый Тихоокеанский экономический район, руководствуясь, в основном, схожестью характера специализации экономики, а также сложившимися экономическими и транспортными связями [7, с. 73].

Другие ограничивали состав этого района Приморским краем, Камчатской и Сахалинской областями [8, с. 111]. Третьи относили Камчатскую область вместе с Магаданской областью и Севером Якутской АССР к зоне Севера Дальнего Востока, исходя из географического положения, сходства природных условий, специфичных «северных» методов освоения и предполагая в перспективе усиление экономических связей между ними [1, с. 9, 407].

Четвертые выделяли в таком же составе северную зону очагового развития ДВЭР, исходя из природных условий и методов освоения. В то же время они подчеркивали, что на Дальнем Востоке различаются по характеру экономического развития и отчетливо формируются два экономических района: Тихоокеанский и Северо-Восточный, однако состав их не уточняли [9, с. 48, 183].

Приморская специализация экономики Камчатского территориально-промышленного комплекса (ТПК) сложилась к концу 1970-х гг. и сохраняется на обозримую перспективу, составляя его основную характерную черту. С морем была связана основная отрасль специализации, на морской транспорт ориентировались основные экономические связи через порты Приморского края. На юге Дальнего Востока формировалась и, по гипотезам развития ДВЭР, должна была играть общерегиональную роль, промышленность, на которую будет опираться хозяйственная деятельность по освоению всей Тихоокеанской зоны, в том числе и Камчатского ТПК [10, 11, 12].

Методы освоения биологических ресурсов океана, вовлекаемых в общесоюзный оборот на Камчатке, сохраняли традиционный морской экспе-

диционный характер. В то же время характер природных условий придавал северную специфику методам формирования и развития ТПК, организации производственных процессов, технике и технологии, методам привлечения трудовых ресурсов и формирования населения. Учитывая эти особенности, представляется правильным относить Камчатский ТПК в существовавшей системе экономического районирования к северной зоне Тихоокеанского подрайона ДВЭР, а в проектировавшейся — к северной зоне Тихоокеанского экономического района.

Если океаническое районирование определяет место региона в экономической системе страны, то районирование по совокупности природных и социально-экономических условий определяет конкретные положения политики хозяйственного освоения северного района: методы развития, набор и пропорции основных, вспомогательных и обслуживающих отраслей, методы привлечения и закрепления трудовых ресурсов и населения, строительные нормы и правила, нормы снабжения и т. п. В таком районировании о Камчатской области также не сложилось единого мнения.

Так, С. В. Славин относил ее к районам Дальнего Севера, считая, что в перспективе юг полуострова Камчатка, оставаясь в зоне Севера, мог быть отнесен к районам Ближнего Севера [13]. В. В. Покшишевский относил Камчатскую область по комплексной оценке условий обитания к Крайнему Северо-Востоку СССР [14]. Хабаровская лаборатория КЭНИИ СО АН СССР отнесла юг Камчатки вместе с югом Якутской АССР, среднеколымскими районами Магаданской области и охотским побережьем Хабаровского края к среднетаежному и тундровому демографическому поясу Дальнего Востока с самыми суровыми условиями [15]. Н. Н. Некрасов, основываясь на отдельных климатических характеристиках, не перечислял ни Камчатскую область в целом, ни отдельно Корякский национальный округ в составе Северных районов. Но анализ этих характеристик показывал, что Камчатку можно было отнести к северной суровой зоне Севера СССР, куда Некрасов включал север Карельской АССР, север Тюменской области, юг Якутской АССР и т. п. [16].

ЛенНИИП градостроительства в одном из трудов отнес Камчатскую область по «комплексной оценке по условиям заселения» целиком к Северу, по «суровости климата» — целиком к Северной суровой зоне, по «степени благоприятности природно-климатических условий жизнедеятельности», к северу от 60° с. ш. — к северной зоне повышенной трудности, к югу — к северной зоне обычной трудности [17]. В других трудах этого института к Северной зоне оказались отнесенными только Корякский национальный округ, или только его часть к северу от 60° с. ш. [18].

ЦНИИЭП жилища в одном труде относил к Первой строительно климатической зоне (Северной) весь округ; в другом — северные части побережий

Камчатки относились к Северу с наиболее суровым климатом, южные части побережий — к территориям с климатом, близким к суровому, все же центральные районы, не являвшиеся побережьем, к Северу оказались не отнесены. В третьем — к Северным районам была отнесена вся Камчатская область [19, 20, 21].

Такая противоречивость сказывалась на законодательстве, регулировавшем различные стороны хозяйственной деятельности и обеспечения условий труда, жизни и быта населения. Законодательство СССР, основываясь на таких признаках, как удаление от обжитых районов, природные условия, уровень социально-экономического развития и государственная необходимость в его ускорении, в разное время по-разному определяло перечень районов Крайнего Севера, но Камчатскую область включало в него во все периоды, распространяя на трудящихся соответствующие льготы в области заработной платы, трудовых отпусков, пенсий и т. п. [22—26].

Однако строительные нормы, регулирующие развитие условий труда и быта, нормативы обеспеченности населения жильем и объектами социально-бытового и культурного обслуживания, принципы планировки и застройки населенных мест, проектирование предприятий, зданий и сооружений производственного и жилищно-гражданского назначения прямо исключали из районов Севера всю часть Камчатской области к югу от 60° с. ш. или ее часть, не являвшуюся северным побережьем. К Северу в Строительных нормах и Правилах (СНиП) не были отнесены и другие районы страны, отнесенные законодательством к районам Крайнего Севера: Мурманская область, Ямало-Ненецкий автономный округ и т. д. [27—31].

Слабая климатическая живучесть районов Севера, очевидная нестандартность климатов, отсутствие научных обоснований комплексного учета климата, исключение социально-экономических условий из учитываемых факторов определили столь резкое расхождение между определенной в СНиПах строительной политикой и политикой, выраженной в общесоюзном законодательстве и научной литературе.

Анализ климата Камчатки показывает, что при его комплексной оценке есть основания отнести территорию области к Северной строительной-климатической зоне. Однако в рассматриваемое время расчетная численность населения, технико-экономические и другие характеристики проектов, разрабатываемых для Камчатки на основе действовавших СНиПов, не учитывали реальных природных и социально-экономических условий [32, 33]. Это приводило к снижению эффективности трудовой деятельности, не обеспечивало долговременную реальную эксплуатацию зданий и сооружений, машин, оборудования, а также другие стороны функционирования народного хозяйства и жизни населения.

Камчатские областной комитет КПСС и областной исполнительный комитет, по предложению автора, обратились в Госстрой СССР с просьбой об отнесении Камчатской области в строительных нормах полностью к зоне Севера и получили положительное заключение. Это подтверждало необходимость дальнейшего внесения корректив в систему нормативных актов, регулировавших отдельные стороны развития северных районов, на основе комплексного учета природных и социально-экономических условий и в соответствии с государственными задачами по их освоению.

Таким образом, главная специфичная черта Камчатской области заключается в том, что она являлась и является наиболее «приморской» среди районов Крайнего Севера и наиболее «северной» среди «приморских» районов ДВЭР.

2. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ

Руководствуясь методологическим принципом: население промышленного района Севера складывается как следствие формирования рабочей силы — исследование особенностей населения Камчатки начнем с изучения условий, в которых развивалась рабочая сила на полуострове.

В истории промышленного развития Камчатки выделяются три периода, принципиально отличающиеся политикой освоения и формирования рабочей силы [34]. Для капиталистического периода (1897—1923 гг.) характерен прибрежный промысел типично экспедиционным способом с базированием на материковые районы России и зарубежные страны. В этот период рабочих привозили на сезон в количестве до 25 тыс. чел. в год, причем 60—80 % их числа доставляли из Японии и Кореи. На численности местного населения такое освоение не отразилось [4].

Социалистический период прибрежного промысла (1926 г. — около 1960 г.) имел цель «ликвидировать основное зло Камчатского хозяйства — его сезонность» [35]. Он ориентировался на комплексное развитие района. В начале этого периода Камчатка была заселена крайне слабо. В 1931 г. потребность АКО в рабочей силе для Чукотско-Камчатского края составила 37 731 чел., причем местное население могло дать только 442 чел. [36]. Задача обеспечения производства рабочей силой ставилась как «завоз сезонных рабочих» и «закрепление квалифицированных кадров на несколько лет» [37]. Метод ее решения — вербовка специальными уполномоченными АКО рабочих на сезон, а по персональному найму — на более длительные сроки — в районах СССР с благоприятной конъюнктурой «трудового рынка», определяемых специальными государственными органами. Так, в 1933 г. наряды, выданные АКО, разрешали вербовать на Дальнем Востоке 7 550, в Восточной Сибири — 1 600, в Западной Сибири — 600, на Средней

Волге — 1 500, на Нижней Волге — 1 600, в Крыму — 750 человек. Фактически было завербовано в этих районах, соответственно, 9 688, 1 920, 871, 1 533, 1 414 и 579 чел. [38].

Миграционные перемещения на этом этапе, являясь свободными по форме, несли в себе значительные элементы случайного и субъективного. Темпы роста численности населения превысили темпы роста уловов в конце периода, когда была подорвана сырьевая база. Экспедиционный характер основного производства сохранился. До середины 1950-х гг. рыбная промышленность ввозила около 25 тыс. сезонных рабочих ежегодно. Период океанической ориентации (после 1960 г.) на первых порах характеризовался резким ростом уловов рыбы. Береговые предприятия работали, в основном, стационарно, хотя прибрежный лов сохранял сезонный характер. Океанические производства были экспедиционны, базировались на Камчатку.

Заметное влияние на формирование кадров предприятий и рост численности населения оказали: восстановление в 1945 г. льгот для работающих в районах Крайнего Севера, отмена в 1956 г. запрета на увольнение по собственному желанию, упорядочение и одновременное уменьшение их в 1960 г., повторное упорядочение и повышение в 1967 г. Миграции в область с конца 1950-х гг. приобрели характер более близкий к свободным перемещениям. Завоз сезонников сократился до 3 тыс. чел., что составляло менее 2 % численности занятых в общественном производстве. С 1975 г. уловы стабилизировались. Это свидетельствовало о достижении пределов использования сырьевой базы промысловым способом [39] и являлось симптомом назревавшей необходимости перехода к принципиально иному способу использования водных биологических ресурсов, к аквакультуре. Со стабилизацией уловов стабилизировался и даже начал снижаться вылов рыбы на душу населения. Для Камчатки, которая только благодаря этому продукту участвовала в общесоюзном разделении труда, это могло быть и предвестником изменения политики формирования населения, пока еще продолжавшего расти высокими темпами.

При анализе особенностей населения рассматривается преимущественно период 1960—1970-х гг., поскольку, по прогнозам [40, 41], основной специфичной чертой экономики Камчатки в обозримом будущем должна была оставаться океаническая специализация.

Отраслевое распределение рабочих и служащих изменялось в соответствии с характером развития производительных сил. В 1926 г. на Камчатке не было промышленности, не было и рабочих, служащие составляли около 1 % населения. К 1937 г. отраслевая структура народного хозяйства сложилась в пропорциях, характерных для пионерного освоения в данных условиях, и сохранилась до начала 1950-х гг. В 1955—1965 гг. доля занятых в промышленности снизилась и стабилизировалась на уровне около 28 %.

Это было связано, во-первых, с формированием отраслевой структуры ТПК. Доля занятых в транспорте, сельском хозяйстве и строительстве выросла до 27—30 %, а в отраслях, обслуживавших население и выполнявших другие общерегиональные функции (управление, наука, культура и т. п.), — до 42—45 %. Во-вторых, переориентация рыбного хозяйства на океанический промысел позволила, при сокращении доли занятых в промышленности, сохранить на высоком уровне долю и промышленности в целом, и отрасли специализации в валовом продукте области. Доля занятых в рыбной промышленности в 1970-е гг. стабилизировалась (табл. 2), но доля занятых в производстве океанического профиля в промышленно-производственном персонале (ППП) Камчатрыбпрома увеличилась с одной до двух третей, обеспечивая рост общих объемов вылова (табл. 3 и 4).

Таблица 2

**Промышленно-производственный персонал (ППП)
рыбохозяйственного комплекса г. Петропавловска-Камчатского
(госпромышленность)**

	1965		1970		1975		1979	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%
ППП госпромышленности	16 094	100,0	22 905	100,0	29 182	100,0	31 383	100,0
ППП, ориентированный на океаническую деятельность	10 647	66,2	15 436	67,4	18 770	64,6	19 916	63,6

Таблица 3

**ППП рыбной промышленности (в том числе океанических отраслей
в ППП Камчатской области и г. Петропавловска-Камчатского, %, в 1965—1979 гг.**

	1965	1970	1975	1979
ППП рыбной промышленности в ППП области (с колхозами)	47	50	46	45
ППП Камчатрыбпрома в ППП области	40	39	42	42
ППП Камчатрыбпрома, занятый океаническим промыслом	14	17	24	27
ППП Камчатрыбпрома в целом	35	43	58	65
ППП города в целом	36	39	45	46

Только с 1975 года производительность труда в отрасли (по вылову) стабилизировалась, проявив в государственном секторе тенденцию к снижению. Изменилось территориальное размещение кадров рыбной промышленности, большая часть их сконцентрировалась в городе Петропавловске. ППП Камчатрыбпрома, занятый в океанических производствах, к концу 1970-х гг. составил в ППП области около 25 %, а в ППП города — около

45 % (табл. 3). В городе размещались не только кадры собственно океанических производств (добывающий, обрабатывающий и транспортный флот), но и кадры вспомогательных и обслуживающих производств (ремонт, снабжение и т. п.) и других подразделений рыбохозяйственного комплекса, включая промышленность колхозов и базы ее снабжения.

Таблица 4

Вылов рыбы на душу населения и на одного занятого в рыбной промышленности Камчатской области, т

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1979
Всего на душу населения	0,62	1,28	1,12	1,53	2,62	2,73	2,77
Госпромышленность на одного занятого			7,23	15,0	26,7	33,0	29,4
Всего на одного занятого в рыбной промышленности				21,8	38,2	39,2	42,6

Характерны изменения в источниках пополнения рабочих кадров промышленности Камчатки. Для пионерного периода освоения были свойственны оргнабор на сезонную работу и работу по срочному договору из материковых районов. На это оказало влияние законодательство, ограничивавшее с конца 1930-х до конца 1950-х гг. межотраслевую и территориальную подвижность трудовых ресурсов и населения. На стадии формирования ТПК, еще в 1965 г., предприятия промышленности принимали на работу ежегодно до 80 % среднесписочной численности рабочих. Из всех принятых около половины составляли принятые по оргнабору, то есть из-за пределов области. Их миграция на Камчатку — следствие и личного волеизъявления, и выбора государственных органов. К 1979 г. количество принятых рабочих сократилось до 45 % среднесписочной численности. Численность принятых по оргнабору уменьшилась с 8,6 тыс. чел. в 1965 г. до менее 3,0 тыс. в 1980 г. Доля принятых по собственному желанию увеличилась до 63 %, а переводом — до 9 %, то есть более 70 % принятых составляли проживавшие в момент трудоустройства на Камчатке.

Таким образом, при общем снижении оборота кадров промышленности, непосредственные источники их пополнения сместились из-за пределов области на ее территорию. Это еще не могло служить основанием для вывода о масштабах возможностей трудовых ресурсов населения, сформировавшегося и устойчиво проживающего в области. Среди принятых на работу по собственному желанию и переводом значительную долю составляли лица, не родившиеся в области, а приехавшие извне и перемещающиеся по территории между отраслями народного хозяйства, между предприятиями одной отрасли в порядке реализации своих социальных установок. Тем не менее, это свидетельствовало о возрастании роли свободных миграций в обеспечении хозяйства Камчатки рабочей силой.

Оборот рабочих кадров был резко дифференцирован по отдельным отраслям промышленности. При общей для Камчатрыбпрома тенденции к снижению средней численности работающих на одном береговом предприятии, оборот рабочих быстрее увеличивался на предприятиях с большим числом работавших, размещавшихся в более крупных населенных пунктах с полифункциональной градообразующей базой и более развитой социальной инфраструктурой. У крупных предприятий, кроме того, имелось больше возможностей смягчить зависимость производства от сезонности. Тенденция к более быстрому снижению оборота кадров проявилась на предприятиях Южной зоны области (условно — к югу от границ округа). На предприятиях океанического профиля оборот кадров был ниже среднего для промышленности Камчатки (табл. 5) и оказался сходным с аналогичным показателем таких предприятий в других районах страны [42, 43], завися более не от региональных факторов, а от факторов отраслевых.

Таблица 5

Оборот рабочих промышленности Камчатрыбпрома по основным группам предприятий (уволено в % к среднесписочному числу рабочих за год)

	1969 г.		1976 г.	
	% рабочих от всех рабочих КРП	оборот	% рабочих от всех рабочих КРП	оборот
Предприятия с океаническим характером деятельности (БОР, БТФ, КРФ)	43	29	60	31
Жестянобаночная фабрика	5	57	5	27
Береговые рыбообрабатывающие предприятия	45	133	29	86
Прочие	100	77	100	47

Текучесть рабочей силы в промышленности Камчатки снижалась в большей степени за счет сокращения ее в формах, специфичных для районов Севера: увольнение переводом на другие предприятия или в связи с окончанием срочного трудового договора.

На половозрелую структуру трудовых ресурсов и ее территориальную дифференциацию кроме «северной» специфики оказывала влияние специфика демографического состава кадров рыбной промышленности, в особенности плавсостава флотов. Среди рабочих в рыбной промышленности удельный вес мужчин приближался к 3/4, в то время как в промышленности СССР в целом — к 1/2 [43, с. 18]. Лица в возрасте наибольшего расцвета физических сил были представлены в большем количестве: около 40 % рабочих и служащих имели возраст 26—34 лет [43, с. 18]. В кадрах рыбной промышленности, базировавшихся на крупные порты Дальнего Востока,

эта специфика проявлялась еще сильнее: мужчины составляли в них до 80 %, лица в возрасте до 30 лет — 44 % [44]. В плавсоставе океанических производств рыбной промышленности Камчатки, базировавшихся на г. Петропавловск, мужчины составляли до 90 %, лица моложе 30 лет — более 50 %. Более устойчивыми оказались кадры командного плавсостава. Для рядовых моряков — матросов и обработчиков — численность которых насчитывала до 70 %, была характерна почти полная сменяемость через один-три года. Столь же специфичен был и половозрастной состав кадров морского транспорта, характерный для районов приморской специализации [44].

Кадры плавсостава — это не только, в основном, молодые мужчины, но и лица, официально признанные физически, психически, морально и профессионально пригодными для работы в море и согласные на длительный труд в морских экспедиционных условиях вдали от привычной береговой социально-бытовой обстановки. Это увеличивало сложность их набора, в связи с чем недоукомплектованность флотов Камчатрыбпрома командными кадрами в 1980-е гг. составляла 7—13 %, а рядовым плавсоставом — 10—17 %.

Для рыбохозяйственного комплекса Камчатки было характерно использование в рыбодобывающем производстве колхозно-кооперативных форм. Колхозы были представлены только рыболовецкими артелями, количество которых сокращалось. Уменьшалась численность колхозников, был высок процент занятости в общественном труде, табл. 6, 7.

Таблица 6

**Колхозная форма хозяйствования в Камчатской области
в 1940—1979 гг.**

Год	1940	1943	1950	1960	1965	1970	1979
Кол-во колхозов	76	—	107	45	16	12	12
В том числе рыболовецкие	—	—	67	36	16	12	12
Колхозники в населении области, %	—	25,3	—	6,8	6,4	4,9	2,3

Таблица 7

**Численность ППП промышленности колхозов и межколхозных
организаций Камчатской области**

Год	1965	1970	1975	1979
ППП колхозов и межколхозных организаций, тыс. чел.	4 725	8 092	4 348	4 260
Доля их в ППП, %	11,5	15,5	8,1	7,9
ППП рыбной промышленности в колхозах	3 577	6 249	2 627	2 420
Доля их в ППП рыбной промышленности области, %	18,4	24,0	10,6	10,2

Колхозы, оснащенные собственным флотом, имели механизированное хозяйство, условия труда в них приближались к промышленным. Была развита промышленность колхозов, имелись крупные межколхозные предприятия и организации: межколхозный судоремонтный завод, объединенный крупнотоннажный флот. Их кадры относились к промышленно-производственному персоналу и по демографической структуре были столь же специфичны, что и кадры государственных предприятий.

Таким образом, основные региональные особенности трудовых ресурсов и рабочих кадров, влиявшие на формирование населения Камчатской области в конце 1970-х гг., могут быть сведены к следующему:

- численность населения росла в основном в прямой связи с развитием отрасли специализации, но более равномерно;
- отраслевая структура занятых в народном хозяйстве в основном формировалась в соответствии со структурой складывавшегося ТПК;
- особенности, связанные с приморской специализацией, наиболее резко проявлялись в зоне базирования производств океанического профиля;
- проявлялось усиление влияния «северной» специфики на структуру населения с юга на север; влияние «отраслевой приморской» специфики ослабевало в глубинных районах, хозяйство которых не испытывало прямого влияния отрасли специализации;
- рабочие кадры промышленности формировались за счет высокой подвижности кадров, которая, постепенно снижаясь, оставалась одной из высочайших в стране.

ИСТОЧНИКИ

1. Север Дальнего Востока. — М.: Наука, 1970. — С. 488.
2. **Кондратюк В. И.** Климат Камчатки. — М.: Гидрометеиздат, 1974. — С. 204.
3. Отчет Камчатского окрревкома Первому Камчатскому окружному съезду Советов. — Петропавловск-Камчатский, 1928.
4. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л.: АН СССР, 1936. — С. 816.
5. Проблемы развития производительных сил Камчатской области. — М.: АН СССР, 1960. — С. 461.
6. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 135.
7. **Кистанов В. В.** Научные проблемы совершенствования экономического районирования // Проблемы теории и практики размещения производительных сил СССР. — М.: Наука, 1976. — С. 326.
8. Экономические проблемы развития Севера. — Новосибирск: Наука, 1974. — С. 263.
9. **Гладышев А. Н., Куликов А. В., Шапалин Б. Ф.** Проблемы развития и размещения производительных сил Дальнего Востока. — М.: Мысль, 1974. — С. 215.

10. **Моисеев Р. С., Ширков Э. И.** О пространственной организации океанической деятельности на Дальнем Востоке // Проблемы и основные направления комплексного развития Приморского края. — Владивосток, 1981. — С. 31.
11. Перспективы развития производительных сил Дальнего Востока. — Т. 1—3. — Владивосток, 1975.
12. **Стоценко А. В., Моисеев Р. С.** О роли Камчатской области в освоении северной зоны Тихого Океана // Материалы к IV научной конференции «Проблемы дальнейшего комплексного развития производительных сил Камчатской области». — Петропавловск-Камчатский, 1980. — С. 22—24.
13. **Славин С. В.** Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. — М.: Экономиздат, 1961. — С. 302.
14. **Покшишевский В. В.** Население и география. — М.: Мысль, 1976. — С. 316.
15. Воспроизводство трудовых ресурсов Дальнего Востока. — М.: Наука, 1969. — С. 126.
16. **Некрасов Н. Н.** Региональная экономика. — М.: Экономика, 1978. — С. 343.
17. Проблемы расселения в районах Севера. — Л.: Стройиздат, 1977. — С. 223.
18. Прогнозы расселения и планировки новых городов Крайнего Севера. — Л.: Стройиздат, 1974. — С. 199.
19. Строительно-климатическое районирование СССР. ЦНТИ по гражданскому строительству и архитектуре. — М., 1967. — С. 65.
20. Улучшение гигиенических качеств жилища в различных климатических условиях СССР. ЦНТИ по гражданскому строительству и архитектуре. — М., 1973. — С. 108.
21. Учет климатических условий при проектировании жилых зданий в различных районах СССР. — М.: Стройиздат, 1975. — С. 116.
22. Постановление ВЦИК и СНК СССР от 10 мая 1932 г. «Положение о льготах для лиц, работающих в районах Крайнего Севера РСФСР». — СП РСФСР, 1932. — № 62. — С. 278.
23. Постановление СНК СССР от 2 сентября 1945 г. «Об утверждении перечня местностей Крайнего Севера и инструкции Наркомфина СССР и ВЦСПС по применению Указа Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1945 г. “О льготах для лиц, работающих в районах Крайнего Севера”». — СП СССР, 1945. — № 49. — С. 116.
24. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 4 февраля 1960 г. «Об упорядочении льгот для лиц, работающих в районах Крайнего Севера и в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера». — СП СССР, 1960. — № 5. — С. 26.
25. Постановление Совета Министров СССР от 10 февраля 1960 г. «О порядке применения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1960 г. “Об упорядочении льгот для лиц, работающих в районах Крайнего Севера и в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера”». — СП СССР, 1960. — № 5. — С. 30.
26. Постановление Совета Министров СССР от 10 ноября 1967 г. «О порядке применения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 сентября 1967 г. “О расширении льгот для лиц, работающих в районах Крайнего Севера

и в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера»». — СП СССР, 1967. — № 26. — С. 203.

27. СНиП-П-Л.1-62. — М.: Стройиздат, 1962.

28. СНиП-П-Л.1-71. — М.: Стройиздат, 1972.

29. СНиП-П-А.6-62. — М.: Стройиздат, 1962.

30. СНиП-П-А.1-72. — М.: Стройиздат, 1972.

31. СН-353.66. — М.: Стройиздат, 1969.

32. Характеристики по строительной климатологии и геофизике Дальнего Востока. — Владивосток, 1967. — С. 307.

33. **Цвид А. А.** Комплексный учет климата в строительстве на Дальнем Востоке. — Благовещенск, 1967. — С. 231.

34. Планировка и застройка городов Кольского Севера. — Л.: Стройиздат, 1972. — С. 118.

35. Основные положения к плану колонизации Охотско-Камчатского края на 1930—1931 год. — ГАКО, ф. 106.

36. Протокол собрания планово-экономического отдела АКО. — ГАКО, ф. 106, оп. 1.

37. Краткий очерк развития рыбной промышленности на Камчатке. — ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 135.

38. Оперативный отчет Владивостокского вербовочно-переселенческого бюро Управлению переселения АКО по вербовке и завозу в 1933 г. на Камчатку для промыслов и предприятий АКО. — ГАКО, ф. 106, оп. 1.

39. **Добров В. В.** Проблемы текучести кадров и миграции населения на Кольском Севере // Градостроительные проблемы Севера. — Л.: Стройиздат, 1971. — С. 58—62.

40. Рекомендации III-го научного совещания по комплексному развитию производительных сил Камчатской области до 1990 г. — Петропавловск-Камчатский, 1973. — С. 49.

41. Рекомендации IV научной конференции «Проблемы дальнейшего комплексного развития производительных сил Камчатской области». — Петропавловск-Камчатский, 1982. — С. 21.

42. **Гордон Л. М.** Экономика, организация и планирование рыбного хозяйства СССР. — М.: Пищевая промышленность, 1972. — С. 384.

43. **Казалов Д. Х., Семенов В. М.** Подготовка квалифицированных рабочих кадров в рыбной промышленности СССР. — М.: Пищевая промышленность, 1974. — С. 104.

44. Экономика освоения океана. Проблемы и основные направления. — Владивосток, 1981. — С. 126.

ИСТОРИЯ ОДНОГО ЭКСЛИБРИСА

...Началось все с Псалтыри, единственной старинной книги в нашей библиотеке. Я была в библиотеке новенькой и впервые видела такую книгу: в кожаном переплете, с выдавленным на нем затейливым узором, с остатками металлических застежек. Темная кожа, пожелтевшие хрупкие страницы, старославянская вязь... Она была, как целый мир, совсем чужой среди современных книг, одинокой и никому не нужной.

«Откуда она?» — спросила я. В хранении точно этого никто не знал, и меня отправили к Юлии Михайловне Дутовой, одному из «старожил» библиотеки, долгие годы проработавшей заведующей отделом комплектования. Она, конечно же, знала, откуда эта книга, и ответила сразу, что Псалтыря была когда-то давно куплена у частного лица. Однако мне казалось, что она что-то не договаривала: Юлия Михайловна была старше меня и принадлежала к тому поколению, которое умело молчать.

«Давайте сходим к Александре Ивановне Ивиной! — предложила мне заведующая читальным залом Людмила Мелентьевна. — Она, уж точно, знает, откуда взялась эта Псалтырь! Она ведь столько лет работала в библиотеке и как-то даже рассказывала о купце Огородникове, имевшем огромную библиотеку и даже собственную типографию. Возможно, эта книга принадлежала когда-то ему».

Так впервые прозвучала фамилия Огородникова...

Александра Федоровна Ивина... Если когда-нибудь существовали библиотечные Королевы, не «Мисс», а Королевы, то облик Александры Федоровны вызывал именно это сравнение: Королева в изгнании. Может, это сравнение вызывала ее гордая голова, обвитая венцом густых серебристых волос? Стена книг и одиночество перед лицом болезней и нищеты.

«Да, был такой Огородников, купец, богатый человек, меценат, большой любитель книг, везде бывал, много путешествовал, имел свои магазины и свою типографию. А звали его, кажется, Иваном. После революции иммигрировал в Харбин», — рассказывала Александра Федоровна. Позднее я проверила эту версию. Огородниковы, уехавшие в Харбин, возможно, имели родственные связи с «нашим» Огородниковым, но мне их выявить не удалось.

Прошло некоторое время, и однажды Людмила Владимировна, сотрудник книгохранения, показала мне тоненькую брошюру, на титульном листе которой было написано: «Глубокоуважаемому Владимиру Ивановичу г-ну Огородникову на добрую память. 21.1.13. Л. Ильинский». Так вот как звали

таинственного владельца Псалтыри! Теперь есть имя, есть отчество, известно, что он имел какое-то отношение к историку Ильинскому, автору труда «Русский на Западе в 1659 году»!

Так вот что означает экслибрис — вязь из двух букв «В» и «О», встречающаяся на некоторых книгах! Владимир Огородников! И, казалось, книги стали сами попадаться мне на глаза: «Смотри! Вот надпись: “Куплена в Казани”» и подпись «Огородников». А вот четырехугольный штамп: «Из книг профессора В. И. Огородникова». И вот есть уже звание «профессор», вероятнее всего, историк.

Итак, одна за одной находятся книги которое потихоньку рассказывают, где они куплены и за сколько, кто подарил. И вот уже проступает из тени образ человека, историка, приобретавшего книги в Казани, Иркутске, Москве, имевшего связь с видными учеными. Что же дальше? Нужно искать, но уже за пределами библиотеки, и я пишу в Иркутск, в Казань, во Владивосток...

Письма ушли, канули... Я уже перестала надеяться на ответ, и вдруг — письмо! Из Владивостока от библиографа-краеведа Рублевой. В своем письме коллега из Приморской областной библиотеки писала: «В 1923 году Владимир Иванович Огородников по поручению Дальревкома приступает к работе в должности ректора Государственного Дальневосточного университета (ГДУ)». Действительно, путь его в Приморье лежал через Казань и Иркутск. И на самом деле он был историком и занимался в основном историей культур народов Азии и Сибири. Издал ряд работ. К письму был приложен их список.

Постепенно количество книг в особом шкафу «Библиотека профессора Огородникова» увеличивалось, помогали коллеги из книгохранения, иногда даже читатели. Так, кто-то из них как-то заметил на корешке кожаного переплета одной книги буквы «О» и «В».

А затем высветилась связь между ним и книгами со штампом «АКО», в которых встречались пометки, сделанные рукой Огородникова (я уже научилась отличать его почерк). Но оставалась еще масса вопросов. Что он делал на Камчатке? По всей вероятности, имел отношение к выше названной организации. Что с ним произошло? Репрессирован? Этот вопрос возникал сам собой. Да и наша мудрая Юлия Михайловна Дутова туманно намекала на это.

Но вот наступила перестройка, и многое стало возможно. Появились статьи о репрессиях тридцатых годов, страна захлебывалась от потока хлынувших из подполья сведений. Стало возможным обратиться в органы внутренних дел за справкой о судьбе профессора Огородникова. Теперь мои предположения обрели суровую реальность в казенных строчках «Дела»...

ДЕЛО ПРОФЕССОРА
ВЛАДИМИРА ИВАНОВИЧА ОГОРОДНИКОВА

*Что же, сделал я пакость,
Я — убийца и злодей...
Б. Пастернак*

В газете «Дальневосточный ученый» № 16 за 1992 год доктор исторических наук Елена Васильева пишет: «Год великого перелома завершился громкими процессами, прокатившимися по стране. Не мог оставаться в стороне и Дальневосточный край... Здесь то же, что везде: и своя “промпартия”, и свои “рютинцы”, и свои “троцкисты”. В органах ГПУ зреет идея о якобы действовавшей на Дальнем Востоке контрреволюционной организации. Во главе ее ставят Арсеньева, к тому времени уже умершего. Вся интеллигенция Дальнего Востока подозревается в сепаратистских настроениях. В частности, на Камчатке было сфабриковано “Дело об Автономной Камчатке”».

Первым по этому делу был арестован директор музея, известный на полуострове краевед Прокопий Трифонович Новограбленов. Затем пришли и за Огородниковым...

5 мая 1933 года в Петропавловске-Камчатском органами ОГПУ был арестован заместитель директора Камчатского отделения Арктического института Владимир Иванович Огородников.

«Огородников Владимир Иванович, 28 мая 1886 года рождения, уроженец села Пустополье, Уржумского уезда, Вятской губернии, сын сельского учителя... Был арестован по обвинению в том, что, являясь участником контрреволюционной организации, проводил организованную вредительскую деятельность по научной и хозяйственным линиям, направленную на подрыв экономической мощи советского государства... (ст. ст. 58-6, 58-7, 58-11 УК РСФСР)».

По этому обвинению постановлением судтройки ОГПУ от 29 апреля 1934 года В. И. Огородников был заключен в лагерь сроком на десять лет. 22 мая 1938 года его этапировали из «Дальлага» в «Севжелдорлаг» в Архангельскую область, где 22 сентября 1938 года он умер. В 1956 году дело Огородникова было пересмотрено и прекращено за отсутствием состава преступления. Посмертно он был реабилитирован.

Казалось бы, все: моя история о судьбе ученого, прошедшего свой горестный путь от Камчатки до Архангельской области через весь ад унижений и допросов, и его книгах, тихо стоящих в шкафу и хранящих память о неизданных трудах и несбывшихся надеждах, закончена. Но история требовала продолжения...

ЗАГАДКА ОДНОГО ИНСТИТУТА

Идею организовать на Камчатке местный научно-исследовательский институт вызвала необходимость серьезного изучения края, что было невозможно сделать силами небольших сезонных ученых отрядов.

9 мая 1932 года Огородников писал в одной из своих статей: «Неудивительно, что советский хозяйственник, пришедший в Охотско-Камчатский край на смену капиталистическим хищникам, с первых же шагов своей деятельности был поставлен в необходимость одновременно с социалистической стройкой хозяйства приступить к проведению на новых основах широкой научно-исследовательской работы. Естественно, что и новые исследовательские работы стали перестраиваться из случайных и сезонных в планомерные и постоянные. Прежде всего, новый хозяйственник, организовавшийся в Акционерное Камчатское Общество, приступил к энергичным поискам и детальным разведкам на местные полезные ископаемые...

Полное объединение этих работ в будущем местном научно-исследовательском институте, их комплексность, углубленность и прикладной характер останутся теми принципиальными задачами, которые обуславливаются новой социальной основой советского социалистического хозяйства».

Мысль об учреждении на Камчатке Института исследований Охотско-Камчатского края возникла в связи с тем, что Дальневосточный научно-исследовательский институт (ДВНИИ) обращал основное внимание на изучение Приморского края. Постепенно в ходе обсуждений руководящие круги института пришли к выводу о необходимости децентрализации научных учреждений и организации филиалов в главнейших экономических и административных центрах края: в Хабаровске, Благовещенске, Чите, Александровске-на-Сахалине, Петропавловске.

Правление АКО поддержало идею создания института на Камчатке. На сессии совета института во Владивостоке было принято решение, предварительно согласованное с заместителем председателя Крайисполкома: «Признать необходимым в 1930—31 гг. организовать Охотско-Камчатский (в Петропавловске-на-Камчатке) филиал ДВНИИ».

Одновременно с этим в газеты сообщили, что Арктический институт в этом же 30-м году открывает свой филиал в Петропавловске-Камчатском. И Тихоокеанский институт рыбного хозяйства выступил с предложением об учреждении здесь же своей небольшой лаборатории или филиала. Для правления АКО было ясно, что все научно-исследовательские работы должны быть объединены в одном институте.

Таким образом, точка зрения правления АКО была конкретно определена: «Учитывая учреждение в 1930 году в Петропавловске-Камчатском Института исследований Охотско-Камчатского края, согласованное с

Дальневосточным краевым исполнительным комитетом, признать этот институт представителем всех научно-исследовательских организаций, заинтересованных в изучении естественных производственных сил Охотско-Камчатского края, и принять участие в оборудовании и обеспечении института постоянным составом исследователей» (из отчета В. И. Огородникова).

Однако, ни о филиале Арктического института, ни об Институте исследований Охотско-Камчатского края на Камчатке нет никаких сведений. Так что же за институт был создан и был ли он создан вообще? Или органами ОГПУ его следы были так тщательно затерты, что их теперь не отыскать? Так же, как было стерто имя самого профессора, и лишь книги, чудом сохранившиеся в библиотеке, стали ключом к истории их хозяина.

Я вижу его путь от Казанского университета до Иркутского, а затем до Владивостокского, где он был ректором, завершившийся на Камчатке. Бежал ли он от советской власти, чувствовал ли он свою чужеродность новому строю? Не знаю, но он пытался, всерьез пытался быть полезным, энергичным и деятельным.

Итак, вопрос о создании института на Камчатке был, казалось, решен в 1930 году, и Огородников специально направляется в Москву и Ленинград для переговоров с Академией наук и другими научными организациями, а также для поиска оборудования, формирования научной библиотеки и подбора сотрудников. Его столичные «хождения по мукам», начавшиеся 20 мая и закончившиеся 19 августа 1930 года, вылились в объемный отчет об огромной проделанной работе. Но в то же время за «телеграфным» стилем этого документа чувствуется разочарование и нервозность от получаемых им разноречивых приказов.

Сразу по прибытии в Москву Огородников направляется в Госплан, где в беседе с представителем секции науки Муравейским выясняет позицию Госплана по созданию в Петропавловске научно-исследовательского института. Полагая этот проект целесообразным, Госплан считал, что он должен находиться не в ведении Наркомпроса, а Наркомторга как учреждение научно-прикладного характера, выполняющего в основном задания АКО.

С одобрением отнеслись к созданию института Ленинградское и Тихоокеанское отделения Академии наук.

Далее я хочу процитировать слова профессора: «Одновременно с “продвижением” идеи Камчатского института в академических кругах, я обратился к заместителю директора Арктического института профессору Р. Л. Самойловичу с целью наметить будущие взаимоотношения между этим институтом и Камчатским. Профессор Самойлович после беседы со мною об основных установках Камчатского института, заявил мне, что Арктический институт откажется от создания на Камчатке своего филиала, действительно незадолго до того намеченного, если только Институт исследований

Охотско-Камчатского края обеспечит изучение Арктики. При таком условии Арктический институт передаст Камчатскому из своего штата четыре платных должности научных работников и окажет ему материальную поддержку для проведения ряда специальных оперативных работ. В указанном условии я не видел ничего опасного для Камчатского института и дал профессору Самойловичу предварительное согласие на включение в программу работ этого института вопросов по изучению Арктики.

Затем решение о создании института поддержал Комитет Совета Труда и Оборона (СТО). Была создана комиссия в лице Шеина, Шмидта и Огородникова для того, чтобы составить проект положения о вновь учрежденном (!) институте и представить его на рассмотрение Комитета СТО.

Но телеграмма, полученная 5 июля от Сергеева, разрушала и перечеркивала все хлопоты и переговоры по созданию института. В ней говорилось, что Арктический институт неправомерен, что АКО никаких обязательств по отношению к институту не несет, что на Камчатке будет создан «объединенный центр разных учреждений» и что «никакого найма работников не производить».

Каково же было положение Огородникова после всех этих переговоров, совещаний, согласований по учреждению института! Обиднее всего ему показалось то, что никакого обоснования, никаких причин для отказа от собственного постановления предъявлено не было.

Полный недоумения и растерянности, Огородников, посоветовавшись с Шеиным и Шмидтом, продолжает работу над проектом положения об институте, который был готов 10—12 июля 1930 года. Согласно положению институт должен был выполнять в основном научно-прикладные исследования, находиться в ведении Наркомторга и работать под общим наблюдением Далькрайисполкома, в тесной организационной связи с АКО.

Следующая телеграмма, полученная 16 июля 1930 года из Петропавловска от члена правления АКО Криммера, была полностью противоположна телеграмме Сергеева: «Учитывая выделение Охотско-Камчатского края, настаивайте на расширении прав Петропавловского института и на снабжении его специалистами и оборудованием». Две последующие телеграммы Сергеева категорически отрицают учреждение института. «Никакие положения об институте, равно как и его взаимоотношения с АКО, не будут приняты до рассмотрения и утверждения: 1) исполкомом, 2) Правлением».

Одновременно со всеми переговорами Огородников занимается закупкой оборудования, что само по себе было делом нелегким, особенно в те трудные времена. Немало времени и усилий он затратил на поиски и заказы научного инструментария и экспедиционного имущества, и в большей своей части это задание было выполнено. Таким образом,

имущественная база для будущего института была в основном создана. Это же касалось и библиотеки.

На ее книгах, которые Владимир Иванович покупал в Москве и Ленинграде, имеется штамп библиотеки АКО. Это дает право сделать предположение, что институт все-таки не был создан, или библиотека оставалась на балансе АКО.

22 августа 1930 года, уже находясь во Владивостоке, Огородников делает доклад на заседании правления АКО о результатах своей командировки. В постановлении по итогам этого заседания записано следующее: «Информацию проф. Огородникова принять к сведению. Создание научно-исследовательского института на Камчатке считать необходимым. Составить рабочую комиссию в составе: проф. Огородникова, чл. Правления т. Криммера, тт. Колтановского и Кислякова».

Комиссия должна была разработать положение об институте в соответствии с требованиями правления, т. е. с учетом о его полной подчиненности АКО, и рассмотреть штаты, структуру и смету на содержание.

Что же было дальше? Вероятнее всего, институт так и не был создан, книги были переданы в библиотеку АКО, научный инструментарий — исследовательским отрядам.

Но... В газете «Камчатская правда» за 8 апреля 1933 года под заголовком «КОВАИ», набранным крупными буквами, содержится следующее сообщение: «По решению Всесоюзного Арктического Института в текущем году в Петропавловске организуется Камчатское отделение института, ставящее задачей производство исследовательских и экспедиционных работ в Дальневосточной Арктике. На указанные работы намечается отпустить полтора миллиона рублей».

Итак, заметка опубликована 8 апреля 1933 года, а уже 5 мая Владимир Иванович, занимавший должность заместителя директора КОВАИ, то есть Камчатского отделения Арктического Института, был арестован.

Что же происходило в научной жизни Петропавловска с августа 1930 года до этого рокового момента мая 1933 года? Что же сделал он такого, как говорил в своем последнем стихотворении Борис Пастернак: «Что же сделал я за пакость, я — убийца и злодей?», чтобы быть осужденным и погибнуть в ГУЛАГе?

И не он один, их было много, оклеветанных, растоптанных: Владимир Клавдиевич Арсеньев — краевед, писатель, Прокопий Трифонович Новограбленов — ботаник, краевед, директор Камчатского музея, Владимир Федорович Комаров — юрист, плановик-экономист, член Камчатской окружной комиссии и Камчатского окрисполкома, краевед, Михаил Алексеевич Фортунатов — биолог-ихтиолог, научный работник ТИРХА...

Возникает вопрос, на который нет ответа: что это было, почему, в какие жуткие игры играли наши вожди?

Вина Огородникова перед советским государством была такова. «Вел работу явно вредительского характера: колонизационную во главе с Краузе: Петропавловск — Мильково, геологическую с Дягилевым (р. Ходутка)». А вот самая главная провинность: Огородников решает (как будто не было никаких заседаний, и совещаний!) организовать самостоятельный от АКО институт (КОВАИ), для чего ведет переговоры с Шмидтом и уезжает с этой целью в центр.

Парадокс жестокой эпохи: все его труды, вся его деятельность, направленная на службу науке, в частности, на создание Камчатского научно-исследовательского института, были признаны вредительскими, «подрывающими экономическую мощь Советского государства».

БИБЛИОТЕКА АКО

Судьбы библиотек... Великих, как Александрийская, как библиотека Ашшурбанипала и Улугбека, как Либерея Ивана Грозного, чьи тайны до сих пор тревожат воображение. Но зачастую и судьбы совсем небольших, общественных или частных библиотек — это все та же драма человеческих судеб и политических игр.

Треугольный штамп с аббревиатурой АКО встречается на многих книгах, хранящихся ныне в редком фонде Камчатской областной библиотеки. В том, что такая мощная организация, как АКО, имела свою библиотеку, нет ничего особенного. Почти каждая организация или предприятие располагали своими ведомственными книгохранилищами. И каждое из них имело свою особую историю. В библиотеке же АКО, если судить даже по тем разрозненным остаткам и по свидетельствам ее бывших читателей, было собрано все, что касалось изучения Дальнего Востока.

Возникшее на базе Охотско-Камчатского акционерного рыбопромышленного общества (ОКАРО), АКО ставило своей основной задачей изучение и рациональное использование природных ресурсов Камчатки. Для этого был создан научно-исследовательский отряд. С переездом правления АКО в 1930 году на Камчатку, возникает идея создания Камчатского научно-исследовательского института. Покупку оборудования и комплектование библиотеки для будущего научно-исследовательского института правление поручает В. И. Огородникову.

Из его отчета о командировке: «Создание научной библиотеки для Института, вмененное мне в обязанность постановлением Правления от 19 мая, потребовало от меня особенно много времени и внимания. Подбор книг по определенным специальностям является вообще трудным

и ответственным делом. Мне приходилось заниматься этим делом иной раз целыми днями и вечерами в книжных магазинах и подвалах-складах букинистов, порою же мимоходом между выполнением разных поручений».

С этой целью в 1930 году Владимир Иванович едет в командировку в Москву и Ленинград. С первого же дня после приезда в Москву он приступает к покупке книг. Приобретенные книги тут же отправлялись ценными бандеролями в Петропавловск. В Ленинграде он получает разрешение на бесплатный отпуск Камчатскому институту всех изданий Академии Наук, как имеющихся на складе, так и всех дубликатов из академической библиотеки. Огородников договаривается с известным библиографом Шидловским об отборе книг в Академии Наук и в других научных и высших учебных заведениях, а также об антикварном пополнении ряда серийных изданий.

Вот список учреждений, бесплатно выдавших свои издания для Камчатской научной библиотеки:

- Институт прикладной ботаники и новых культур при Академии сельскохозяйственных знаний им. Ленина;
- Институт механической обработки металлов;
- Гидрологический институт;
- Лесотехническая академия;
- Государственное русское географическое общество;
- Главное геологоразведочное управление;
- Гидрографическое управление;
- Центральное бюро краеведения (Ленинград и Москва).

Из разных библиотек отбираются «Вестник рыбопромышленности» за 30 лет и некоторые другие журналы, из библиотеки Шидловского — ряд ценных книг по Охотско-Камчатскому краю и смежным с ним областям и странам, общие научные сочинения по Северу и Арктике, богатая библиографическая литература. Ряд недостающих книг Владимир Иванович пополнял через антикварные лавки и магазины на проспекте Володарского. На многих книгах можно встретить его карандашные пометки: «Куплена на книжном базаре Ленинграда. От 12.06.30»; «Куплена за 5 рублей в книж. магазине “Образование” (Москва) Счет № 86 от 21.06.30».

Июль 1930 года... Бесконечные коридоры различных учреждений. Переговоры с чиновниками разных рангов по поводу создания института. Противоречивые телеграммы-приказы от правления АКО. Беготня по магазинам и институтам за научным оборудованием.

Наиболее успешной частью этой командировки (и, смею думать, самой радостной) было приобретение книг. Особенно ценным достижением Огородников считал свою договоренность с Государственной Центральной книжной палатой о систематическом пополнении библиотеки Камчатского института всей новейшей научной литературой, выходящей в СССР, и о

снабжении института книгами из Государственного Книжного фонда. Переговоры с книжной палатой он начал еще в июне, но только в конце следующего месяца ему удалось добиться желаемого результата. В конце июля Камчатский институт был включен в список распределения обязательных экземпляров, и до окончательного решения было постановлено выделять всю намеченную Огородниковым научную литературу из контрольного комплекта (дополнительного обязательного экземпляра).

Первые посылки пошли на Камчатку уже в начале августа. Что же касается книг из Государственного Книжного фонда, то Книжная палата и в этом отношении пошла навстречу институту, постановив посылать картотеку, по которой можно было получать оттуда нужные старые книги. Во время своей второй поездки в Ленинград Огородников по предложению Сергеева договорился с библиографом Шидловским о составлении им совместно с библиографом Беловым полной научной библиографии Охотско-Камчатского края. Эта библиография должна была составить около 50 печатных листов. Договор должен был заключаться с библиографом Беловым как главным исполнителем этой работы.

По приблизительному подсчету Огородникова количество книг, добытых им для будущего института, составило примерно 35 000—40 000 единиц. Таким образом, считал Владимир Иванович, основная база для библиотеки была создана. Надо отметить, что она обладала всеми необходимыми книгами для дальнейшего успешного изучения края. Сравнивая пометки, сделанные рукой Огородникова, и следуя его отчету по сбору книг, можно сделать заключение, что материалы, подготовленные для будущей библиотеки, остались в библиотеке АКО. Стоит лишь назвать некоторые из них, чтобы представить ценность книжного фонда этой библиотеки.

Так, альбомом карт и гравюр путешествий Джеймса Кука может гордиться любое, даже самое крупное, собрание. Гравюры и портрет знаменитого мореплавателя выполнены художником Бернаром Дюрексом, издан альбом в Париже в 1773 году. Увы, сохранился только один том, касающийся южной части Тихого океана.

Увы! Это «увы» можно сказать и по поводу многих ценнейших книг, исчезнувших после расформирования библиотеки АКО. Наиболее ценные экземпляры потихоньку разворовывались, часть их списали. С ликвидацией АКО оставшаяся часть книг перешла в библиотеку Камчатрыбпрома. И спасибо сотрудникам бывшей рыбацкой библиотеки, все же сумевшим сохранить основное ядро этой коллекции.

Среди них несколько экземпляров «Описания земли Камчатки» С. П. Крашенинникова, напечатанных в 1786 году. Прекрасное издание «Истории Земли» Неймара (1898 год), книги из библиотеки П. Ю. Шмидта с его личными экслибрисами.

Начало девятнадцатого столетия было отмечено русскими кругосветными путешествиями. Особое место в коллекции бывшей библиотеки АКО занимают первые издания описаний путешествий наших славных русских мореплавателей: Крузенштерна (1812), Головнина (1819), Коцебу (1821).

«Путешествие российского императорского шлюпа “Дианы” из Кронштадта в Камчатку, совершенное под начальством Флота лейтенанта Головнина в 1807, 1808, 1809 годах», изданное в морской типографии Санкт-Петербурга в 1819 году, имеет примечательный штамп: «Библиотека стрелкового батальона полка императорской фамилии» и экслибрис князя Б. Д. Голицына.

Изданные почти два столетия назад, эти книги хранят дух эпохи великих открытий и, как говорят поэты, — «ветер далеких странствий».

«История России, — писал В. О. Ключевский, — есть история страны, которая колонизируется». В связи с дальнейшим заселением, освоением и изучением азиатских окраин Российской империи, Переселенческое управление землеустройства и земледелия предприняло издание своего рода «Сибирской энциклопедии» в двух объемистых томах — «Азиатской России». Она вышла в Петербурге в 1914 году. Здесь собраны общие сведения, представляющие наибольший интерес для исследователей. Издание снабжено великолепным атласом с новейшим по тому времени картографическим материалом, который, увы, не сохранился. Но книги в благородном зеленом переплете с золотыми буквами и гербом Российской империи дошли до нас в прекрасном состоянии.

Библиотека, сформированная для научно-исследовательской работы, не могла не содержать книг по различным отраслям знаний, наиболее выдающиеся произведения научной мысли (причем на языке оригинала: все сотрудники научно-исследовательского отряда владели иностранными языками). Из них сохранились: объемный труд А. Т. Миддендорфа «Моллюски» на немецком языке, изданный в Петербурге в 1851 году, парижское издание 1887 года учебника Фишера по конхилиологии и конхилиологической палеонтологии.

Кроме того, было собрано достаточное количество справочников, словарей и энциклопедий, например, знаменитый географическо-статистический словарь Российской Империи, составителем которого является великий путешественник Семенов-Тянь-Шанский.

Конец XIX и начало XX веков в жизни Дальнего Востока характеризуется сближением с Японией, Китаем и Кореей. Это сближение в области политических, экономических и культурных отношений вызвало повышенный интерес к изучению этих стран. Историком Дмитрием Позднеевым были собраны «Материалы по истории северной Японии и ее отношений к материку Азии и России». Они были изданы в Японии, в городе Иокогаме в

1909 году. К сожалению, из двух томов сохранился только первый, где содержатся географические и этнографические материалы.

Несомненно, что все новейшие исследования Дальневосточного края поступали в первую очередь в библиотеку АКО. До наших дней дошли рукописи Петра Ивановича Полевого по результатам Анадырской экспедиции 1915 года, Богдановича «Геологический очерк Камчатки», 1930 года, «Обзор рыбного хозяйства Камчатской области» 1932 года, выполненный коллективом сотрудников Камчатского отделения Тихоокеанского института рыбного хозяйства.

Акционерное общество «Книжное дело» по поручению Дальневосточной краевой плановой комиссии в 1927 году издает материалы исследований края. В состав редакционной комиссии входят ученые, имена которых позднее вошли в печальные списки «врагов народа»: Г. Н. Гассовский, Е. М. Чепурковский, В. М. Савич, П. И. Полевой и других. В этом же издательстве в 1928 году выходит фундаментальный труд геолога и горного инженера Э. Э. Анерта «Богатства недр Дальнего Востока».

В 1929 году силами научных работников Государственного Дальневосточного университета был составлен настольный справочник «Дальневосточный край», охватывавший территорию от Бурятии до Камчатки, а также дающий характеристику близлежащим странам — Японии и Монголии. В том же 1929 году Владивостокским отделом Русского Географического общества издается очень интересное описание быта туземцев Пенжинского и Карагинского районов Камчатского округа Дальневосточного края. Автор этого труда Н. Н. Беретти в своем предисловии пишет, что он передал только то, что сам лично слышал и видел, оставив в стороне все предыдущие исследования.

Библиотека, столь тщательно отобранная для будущего института, несомненно, обладала самой богатой на полуострове коллекцией краеведческой и научной литературы, но...

Люди уходят, а книги остаются... В настоящее время книги из личной библиотеки Владимира Ивановича Огородникова и работы, собранные им для института (то есть все то, что удалось нам разыскать), хранятся рядом в двух шкафах сектора редкой книги Камчатской областной научной библиотеки им. С. П. Крашенинникова.

ПЕТРОПАВЛОВСКИЙ ПОРТ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА В 1933—1945 гг.

1. СТАНОВЛЕНИЕ (1933—1940 гг.). ПЛАНЫ И РЕАЛИИ

В середине 1920-х гг. основным распорядителем портового хозяйства Петропавловска являлось акционерное общество с государственным участием «Советский торговый флот», наследник дореволюционного Добровольного флота — крупнейшей судоходной компании страны, созданной на народные деньги.

С началом деятельности АКО Петропавловск стал экономическим центром Камчатки. Расширение масштабов работы общества во многом сдерживалось низкой пропускной способностью структуры, называвшейся «Петропавловский-на-Камчатке приписной к Владивостоку порт», вызывавшей простои прибывавших сюда пароходов.

Меры по развитию порта, предпринятые государственными органами, краевыми и областными властями в 1920 — начале 1930-х гг., не дали ожидаемого результата. Его оснащение оставляло желать много лучшего: он имел деревянные причалы, не располагал грузовыми механизмами и судоремонтной мастерской. Отсутствие последней заставляло АКО — единственного местного судовладельца — направлять свои суда для ремонта на владивостокский Дальзавод, постоянно перегруженный заказами.

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 Совторгфлота в непосредственное подчинение Центрального управления водных портов СССР. А в середине 1933 г. порт вошел в ведение АКО, став подразделением общества, основным направлением деятельности которого являлось развитие рыбной промышленности полуострова.

4 июня 1933 г. газета «Камчатская правда» опубликовала объявление: «Доводится до сведения государственных, хозяйственных и кооперативных организаций, а также клиентуры, что согласно постановления Совета Народных Комиссаров СССР от 13 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 в АКО прошло совещание по преобразованию «Управления транспорта и связи» общества 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 АКО. По его мнению, новое управление должно было принять на себя проведение грузовых работ, руководство всеми судами общества, «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.

Совещание назначило начальником Управления транспорта, порта и связи АКО Майсурадзе, передав в его 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 получение порта, тем более в середине года, поэтому она не имела детально разработанных планов организации портового хозяйства и его развития. Камчатский облизполком, рассмотрев сложившуюся ситуацию, предложил АКО составить такой план на 1933 и 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 [4, л. 4]:

- углубление Ковша и подходного канала к нему до 30 футов;
- удаление выступавшей части Кошки до памятника «Слава»;
- сооружение сплошной причальной линии длиной 1 000 футов с образованием территории при использовании уже имевшихся пирсов;
- постройку третьего причал 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 узкоколейного пути от Кошки по берегу вдоль ул. Ленинской;

— 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 предполагалось построить 10 домов. Для возведения остальных 21 августа порт обратился за разрешением об отводе ему участка в районе «4-ой улицы, начиная от угла Завойкинской ул. 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 предписывалось представить президиуму облисполкома 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 возведение электростанции мощностью 50 кВт, рубленого барака для грузчиков на 200 чел., конторы порта объемом 720 куб. м, дома ожидания, 10-квартирного дома для инженерно-технических работников, пункта первой помощи и пожарного 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. По сведениям Петропавловского горсовета, «когда открывается навигация, приходится в первую очередь снабжать водой пароходы, так как просто 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 навигационного периода, отходящих и приходящих судов. Потребность в воде порта в среднем до 500 т, а периодами до 800—900 т. Существующая водомагистраль при 2-х дюймовой пропускной способности... не удовлетворительна... Необходимо с 1 июля с. г. приступить к строительству нового коллектора с 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 один 500-метровый трубопровод.

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 требовались 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 проработать на трех объектах ударных работ «один вечерний ударник», длившийся с 17 до 20 часов. Среди таких объектов назывался 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 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 были приняты и меры по улучшению культурно-просветительской работы. Портовый комитет водников в декабре 1933 г. силами молодежи отремонтировал Красный уголок, построил в нем небольшую сцену. Здесь велась подготовка к открытию фотоателье «для изображения производственной жизни коллектива». В порту работала собственная библиотечка, выходила многотиражка, организовались драматический и музыкальный кружки. Подумывали и о собственном духовом оркестре. Красный уголок был неплохо снабжен культинвентарем. 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. («Ворон», «Гагара», «Буревестник» и «Топорок»). Ранее существовавшие катера получили новые названия: «Зюйд» стал «Ястребом», «Норд» — «Норд-Вестом», «Ост» — «Буревестником», «Вест» — «Борцом», «Посыльный» — «Лебедем». Кроме этого, портовый флот включал речной кавасаки «Смычка» с мотором в 18 л. с., 19 деревянных барж и кунгасов, вельбот, шлюпку и лодку японского типа общей стоимостью 204 414 руб. 14 коп.

В январе 1934 г. порту принадлежали 63 здания и сооружения. Его автогужевой транспорт состоял из четырех автомашин, 11 телег, 49 различных 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. Все лошади стоили 16 999 руб. [8, л. 17—20].

В начале 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 порта в это время новый начальник Управления транспорта, связи и портов 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. Совнарком 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 меры по совершенствованию работы порта.

А. И. Вереникину было предложено наладить и поддерживать регулярную радиосвязь с пароходами, обслуживавшими Камчатку, для того, чтобы до их прихода в порт своевременно извещать клиентов о прибывающих гру-

зах и возможностях их переотправки. Этим можно было избежать накопления грузов на 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. Наведения порядка требовала организация посадки пассажиров на суда: люди должны были оповещаться о времени выдачи билетов за двое суток до отхода пароходов. Посадка ни в коем случае не допускалась после третьего пароходного гудка и подъема трапов.

Для улучшения жилищно-бытовых условий работников и условий их труда в следующем 1935 г. предполагалось построить жилой дом для грузчиков, достроить здание управления, еще одного жилого дома и душевой.

Нехватка рабочих компенсировалась привлечением излишней рабочей силы кустарной артели «Камчадал», с которой начальник порта заключил договор. Еще одной мерой по усилению персонала стало выделение горкомом ВКП(б) из состава своей организации двух членов ВКП(б) и десяти комсомольцев на постоянную работу в качестве матросов и грузчиков, начальника пожарно-сторожевой охраны, заведующего конным двором и агента по снабжению.

На случай скопления судов, обычно приходившегося на лето и начало осени, было решено организовать постоянную ударную бригаду из коммунистов, комсомольцев и сознательных беспартийных рабочих. Ей следовало помогать штатным грузчикам, не справлявшимся с наплывом пароходов. Впрочем, как показали дальнейшие события, эта бригада возлагавшихся на нее надежд не оправдала.

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, работавшие как днем, так и ночью. Это, по его мнению, также должно было уменьшить простои судов, вызванные перерывами 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 него прошли 25 747 пассажира [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 последнего могли обрабатываться только два трюма. В таких условиях даже при непрерывной работе 120 грузчиков можно было выгрузить за сутки не более 520 т угля или 550 т груза в ящиках. С учетом того, что при существовавших жилищных условиях порт не мог принять на работу более 100 грузчиков, это вызывало увеличение простоев судов.

Рабочие, как правило, работали по двенадцать часов в сутки, используя в качестве выходных дни с плохой погодой. Часть сезонников осенью уезжала во Владивосток, еще больше осложняя положение порта. В качестве временной меры в нем практиковался наем части рабочих на несколько дней из числа пассажиров, возвращавшихся с промыслов, большинство из которых, впрочем, не горели желанием работать, а также привлечением упоминавшихся выше «ударных» бригад.

В 1934 г. порт располагал шестью штатными бригадами грузчиков. Выполнение норм выработки ими за 11 месяцев составило: бригада № 1 — 128,7, № 2 — 133, № 3 — 120,6, № 4 — 100, № 5 — 108, № 6 — 113,4 % (в среднем — 117,3 %). Лучшими были признаны 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. было отмечено 217 нарушений дисциплины (кроме уголовных преступлений, за которых виновных привлекли к суду). Их традиционным видом являлось пьянство. Количество проступков «сильно повышается 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 нарушителям суровых наказаний, в том числе и увольнение за невыход на работу, «в полном объеме не применяют-

ся, 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, связи и портов АКО насчитывала 350 чел. [9, л. 1].

Вошедший в курс событий А. И. Адамович 2 сентября 1934 г. докладывал наркому пищевой промышленности СССР А. И. Микояну контрольные цифры требовавшихся АКО капиталовложений на 1935 г. По его словам, для обеспечения бесперебойной работы в зимний период порту крайне «необходимо приобретение стального катера 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 по 160 тыс. руб. и восьми кунгасах грузоподъемностью 20 т, стоивших 180 тыс. руб. Их наличие могло обеспечить одновременную обработку нескольких пароходов и тем самым сократить очередь к причалу и простои.

Для улучшения работы порта совершенно неотложными мерами, по мнению Адамовича, являлись углубление Ковша, позволявшее обеспечить подход к причалу судов с большой осадкой, и расширение причала для обеспечения 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 600 тыс. руб. [11, л. 28].

14 ноября 1934 г. 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. Работы по дноуглублению решено было из него исключить, так как Наркомвод отказался прислать в Петропавловск землечерпательный караван [12, л. 7, 12].

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 по очереди постоянно 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 к работам немедленно не приступить, то «может получиться, что в разгар осенне-зимней работы пирс упадет и остановится вся работа, чего, конечно, нельзя допустить, чтобы благодаря каких-то непонятных соображений строительной части и некоторых сотрудников ее так легко решалась судьба работы порта, а от работы последнего будет зависеть простой

судов». Проблема заключалась в том, что среди сотрудников стороительной 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 отшвартовке ударился кормой о левый угол пирса, в результате чего от него отвалился куст из четырех свай. Убыток от происшествия составил 100 000 руб. [15, л. 113].

Рабочей силы в порту по-прежнему не хватало. Общее количество рабочих и служащих 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 насчитывал всего 2 024 кв. м. Этого было крайне недостаточно: 236 чел., 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 кв. м [14, л. 1]

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. 1.

Таблица 1

Квартал	Грузооборот, т			Пассажиров	Посетило 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: № 1 — 158,5, № 2 — 150,9, № 3 — 149, № 4 — 131,7, № 5 — 166, № 6 — 172,6, № 7 — 163 %, и в среднем составила 156 %.

Соответственно выросли и заработки грузчиков, руб., табл. 2.

Таблица 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» испытал коллектив порта после знакомства с речью И. В. Сталина, произнесенной на Первом Всесоюзном совещании стахановцев, состоявшемся в Кремле 14—17 ноября 1935 г. «Стахановское

движение» возникло после того, как в ночь с 30 на 31 августа 1935 г. 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. Кривонос. Такие высокие достижения стали результатом не просто интенсификации труда, но и внедрения в него элементов научной организации.

Политотделом Управления транспорта, порта и связи АКО «была развернута агитационно-пропагандистская массовая разъяснительная работа... с охватом 1 660 чел.», вызвавшая «исключительный подъем трудового энтузиазма». Коллектив порта немедленно включился в разворачивавшееся по всей стране движение. Политотдел организовал две стахановские пятидневки. Первая — по разгрузке пароходов «Ильич» и «Маныч» и погрузке «Симы», «Чавычи», «Шатурстроя». Бригады грузчиков достигли невиданной ранее производительности труда: планы были выполнены на 180—200 % и более. Наилучших показателей добились бригады стахановцев Труфакина и Владимирова.

«Ильич» вместо 120 плановых часов разгружался 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 «Маныча» с грузом угля в порту была объявлена вторая стахановская пятидневка. До прихода судна заранее был разработан план работ, учтены уроки первой пятидневки. Результат не замедлил сказаться: 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 мебелированная комната и преподнесена виолончель (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 жители 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» [16, № 257].

Между прочим, праздничный день 7 ноября 1935 г. для многих портовиков оказался омрачен массовым пищевым отравлением, произошедшим в столовой порта. Начальник секретного отдела областного управления НКВД Страхов так описывал произошедшее: «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 статьей... приступить к производству предварительного следствия». Напомним, что по статье 58-8 Уголовного кодекса того времени 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 порта, причастных к работе столовой, не подтвердились, поэтому в отношении их ограничились сравнительно мягкими наказаниями [17].

Бригада грузчиков Труфакина, начавшая работать по-стахановски раньше всех, вскоре приобрела достойного конкурента в лице бригады Владимирова. 21 февраля 1936 г. ее грузчики 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 Владимирова увеличила производительность труда на выгрузке угля вдвое. Временами один грузчик бригады 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!»

Стахановский труд увеличил и заработки. Зарплата за месяц иногда превышала 1 000 руб. без учета районных надбавок. В отдельные дни грузчики зарабатывали до 60—70 руб. за смену, но лишь в тех случаях, «когда работа была избавлена от всяких помех» [18, № 42].

За период с 1 января по 10 сентября 1935 г. 65 портовиков получили поощрения: 2 — благодарности, 55 — ценные подарки, 2 — дополнительные отпуска, 6 — грамоты ударников [14, л. 1].

Впрочем, утверждать, что все работники порта встретили начало стахановского движения с одобрением, было бы неверно. Внедрение стахановских пятидневок подразумевало увеличение ранее установленных норм выработки. Действовавшие в порту осведомители докладывали о том, что часть портовиков не проявила особого энтузиазма по отношению к этому новшеству. 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 в беседе с рабочими заявил: «Как эти сказки надоели!» [19, л. 80].

Нормы выработки действительно были увеличены. Начальник Управления транспорта, связи и порта информировал начальника АКО: «Согласно постановления 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 порта оставались неравномерная подача пароходов под разгрузку, изменение графика движения судов и крайне рациональная 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 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 клиенту-

ра — “близкие родственники” — АКОснабторг и АКОрыбснаб пользуются этим и изрядно злоупотребляют ограниченными правами командования порта. Применить какие-либо санкции по отношению своих нерадивых клиентов порт не имеет возможности» [18, № 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 было добыто 229,7 тыс. ц рыбы и морского зверя, то в 1936 г. почти вчетверо больше — 880,1 тыс. ц. Добыча за годы второй пятилетки (1932—1936 гг.), тыс. ц., показана в табл. 3. Приведенные в ней величины общесоюзных и дальневосточных уловов приняты по данным источника [20, с. 107].

Таблица 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
Доля Дальнего Востока, %	24,1	17,1	18,3	18,7	19,3
Камчатка	801,9	540,0	859,0	627,1	880,1
Доля Камчатки, %	6,0	4,1	5,6	4,1	5,3

Быстро рос и Петропавловск: если в 1928 г. его население 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.

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

«Учитывая общий рост грузооборота Петропавловска, необходимость создания в Петропавловске 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 наркому пищевой промышленности СССР А. И. Микояну. По его словам, из трех районов Авачинской губы (Ковша, бухт Тарьинской и Раковой), для строительства 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». Бухта Тарьинская 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 наиболее удачным признавалось его традиционное место расположения — Петропавловский Ковш. «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”» [21, 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 срыть 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:

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

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

- причал № 3 для обслуживания каботажных 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. Глубина у причалов должна была составлять 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 мысе Сигнальном с площадкой для единовременного 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 причальной

линии, равной 700 т в год, она могла обеспечить годовой грузооборот порта порядка 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 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 уже в 1931 г. в связи с тем, что Петропавловск становился базой для снабжения грузами рыбных промыслов и местом сосредоточения готовой продукции, подлежавшей вывозу. Общая стоимость сооружений базы определялась в 3 429 тыс. руб.

На мысе Сигнальном предполагалось устройство защитного мола стоимостью 4 500 тыс. руб. Здание морского вокзала, портоуправления и других служебных помещений 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 должен был быть подготовлен полный технический проект. Строительство современного порта должно было закончиться в 1938 г. В качестве первого шага по его реализации, в 1936 г. АКО следовало начать сооружение деревянной свайной эстакады пассажирского причала с двумя соединительными мостиками длиной 190 м и глубиной 8,5 м и одного пакгауза площадью 1 750 кв. м общей стоимостью 1 272 тыс. руб. [21, 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...» [22, л. 19].

По всей видимости, именно руководители АКО в феврале 1936 г. подготовили проект приказа по НКПП СССР, в котором предполагалось приступить к разработке плана и производству изыскательских работ по строительству в Петропавловске современного порта по изложенной выше схеме. На проведение изыскательских работ на 1936 г. документ предлагал израсходовать 400 тыс. руб. Такая же сумма могла быть выделена в распоряжение АКО на первых порах для постройки одного пирса [23, л. 80].

Пока же АКО предпринимало экстренные меры по подготовке своего изношенного причального хозяйства к приему пароходов на время начинавшейся весенней навигации. 31 марта 1936 г. исполняющий обязанности начальника АКО П. М. Никитиных приказом № 156 предписывал

М. М. Плехову провести ремонт пришедшего в негодность, но, несмотря на это, находившегося в эксплуатации левого пирса. Для его восстановления 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...» [24, 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 в развитии порта: 11 апреля НКПП СССР своим приказом № 835 предписывал организовать Камчатскую комплексную экспедицию, которой 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 районов для их размещения рассматривались залив Корфа и окрестности Усть-Камчатска. Аналогичная база по снабжению рыбокомбинатов западного побережья должна была располагаться в Петропавловске. В этом документе впервые упоминается ее новое название — «рыбный порт» [22, л. 121].

Приказ № 835 стал первым этапом в направлении практической реализации этой идеи. В соответствии с заданием на проведение изыскательских работ и экономического обоснования строительства рыбного порта в Петропавловске, последний должен был включать в себя следующие сооружения [22, л. 130—131]:

- холодильник с выпуском 50 т мороженой продукции в сутки;
- филейный цех суточной мощностью 10—15 т;

- консервный 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, 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.

23 августа 1936 г. совещание под руководством председателя облисполкома М. П. Мельникова определило, что лучшим местом для размещения холодильника является конец Кошки, который следовало срезать для расширения входа в Ковш [25, 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 черновым проектом расположения портов и связанных с ними предприятий собравшихся познакомил начальник Камчатской комплексной экспедиции НКПП СССР Б. А. Бронштейн. Совещание, на котором впервые упоминалось 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 «схема подлежит дальнейшему уточнению и разработке» [25, л. 14].

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 отъезжавших и транзитных 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...» [26, л. 31]. Но и этот 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. Наркомпищепром СССР издал приказ «О плане АКО на 1937 г.», в соответствии с которым «для улучшения работы флота и большей увязки работы АКОфлота с АКОпортом» 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. [27, л. 72].

Очередной модернизации требовала радиостанция: на ней отсутствовал длинноволновый передатчик. Это усложняло координацию работ по вывозу продукции с рыбокомбинатов: 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» [22, л. 186].

Во время зимнего снижения интенсивности работ в порту организовывались курсы повышения квалификации основных специалистов. Преподавал на них инженерно-технический персонал порта 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 слушателей 85 чел. Только на курсах мотористов, руководимых главным инженером М. Триумфовским, числились 30 чел. Всего здесь было проведено 27 занятий, 14 человек аттестовались 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 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 разворачивающемся

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» [18, № 108].

Грузооборот порта за 1936 г. указан в табл. 4

Таблица 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.

В январе и феврале 1937 г. среди труженников 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 АКО. «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...» [28, 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 т, норму груз-

чика 4 т при упорной борьбе, то есть при желании дать лучше, можно норму повысить, и теперь лучшие бригады и лучшие товарищи... выполняют по 8 т. В 1935 г. грузооборот был 169 т, в 1936 г. — 192 т, в 1937 г. — 220 т, то есть на каждого грузчика 16 т или 1 000 пудов» [29, л. 140].

Тогда же временно исполняющий дела начальника порта Я. Я. Завадский обращался 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 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 обращался в АКО с просьбой о дополнительном выделении ему десяти кунгасов, двух больших барж и трех катеров [29, 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» [29, л. 37].

По словам Завадского, наиболее серьезное положение складывалось со снабжением судов водой и малой пропускной способности 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 судами угля дело обстояло еще хуже, чем с водоснабжением: пока один пароход получал топливо возле пирса, остальные простаивали. Старая угольная площадка на мысу Сигнальном, снабжавшая корабли морского ведомства еще в 1880-х гг., была отдана под размещение так называемого «гидропорта». 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 бункеровки судов», — утверждало руководство порта [29, 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» [30, л. 42].

В 1937 г. на развитие порта АКО Наркомпищепром СССР предполагал выделить всего 1 240 тыс. руб. [27, л. 73]. Распределение средств по основным статьям затрат приведено в табл. 5.

Таблица 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

За 1937 г. порт переработал 150 225 т грузов, через него прошли 20 877 пассажиров. Всего в этом году в Петропавловск заходили 137 судов, из них 129 советских и 8 иностранных [31, л. 6—8].

«За перевыполнение планов путины 1937 г.» денежные премии наркома получили моторист порта Мельников, бригадир грузчиков Голощапов, помощник заведующего складом Лаптев [32, № 126]. Кроме них за отличную работу в 1937 г. четверо лучших тружеников — Мельников, Осетров, Евдокимов и Максименко — были премированы местными властями личными домами стоимостью по 7 000 руб. каждый [33, л. 63]. Однако получили собственное жилье только двое стахановцев: остальные дома самовольно заняли заместитель начальника порта и начальник транспорта и вспомогательного флота. Это дело, получившее в городе широкую огласку, было передано в прокуратуру.

В целом хозяйственная деятельность порта в 1937 г. признавалась неудовлетворительной. Чистые убытки составили 136 411 руб. 61 коп [34, л. 3].

10 апреля 1938 г. стало известно, что Наркомпищепром СССР «отпустил свыше 400 тыс. руб. на строительство пассажирского вокзала в городе Петропавловске». Его предполагалось начать в этом же году [32, № 82].

В июле 1938 г. коллектив порта получил по радио «вызов» от экипажа парохода «Вацлав Воровский». Моряки посвятили свой очередной стахановский рейс на Камчатку «двадцатилетию ленинско-сталинского комсомола». Они сообщили, что на судне заключены индивидуальные договоры на социалистическое соревнование и обязались за время плавания образцово подготовить судно к выгрузке в Петропавловском порту. «Вызываем коллектив Петропавловского порта выгрузить нас в 98 часов».

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, Пикунова, Уральцева, Кораблева и других «заключили между собой договоры на двойное выполнение заданий» и «обещались закрепить высокие показатели производительности труда» [32, № 184].

Всего летом 1938 г. коллектив порта насчитывал 69 стахановцев. Наиболее высокие показатели характеризовали работу грузчиков бригад Кондюкова, Дуженкина и Бочкова. Две первые выполняли нормы на 250, третья — не менее чем на 200 %. Общая численность грузчиков составляла 130 чел., их некомплект превышал 350 чел. (по плану требовалось 500 работников).

Трудовой подъем усилило известие о начале японской агрессии на озере Хасан. Ударным трудом портовики решили поддержать советских пограничников, героически защищавших свою землю.

Хасанские события привлекли в работавшие в порту оборонные кружки дополнительных членов, пожелавших овладеть 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».

Во второй половине августа 1938 г. на Кошке началась подготовка к строительству холодильника. По мощности он должен был стать пятым в СССР. Арматурный цех Камчатстроя приступил к изготовлению 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» [32, № 178, 191].

Осенью 1938 г. было решено соорудить в порту новую угольную площадку вместимостью 10 000 т и площадью 3 400 кв. м. Смета на ее устройство предусматривала затраты в сумме 349 238 руб. 50 коп. Стоявшая здесь мастерская была разобрана 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. представители стройотдела порта М. Х. Филончиков и команды подрывников 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 должен был руководить подрывник войсковой части № 9186 старший лейтенант Н. Г. Никольский.

Дальнейшие работы выполнял Дальвзрывпром. С этим предприятием, подразделением Всесоюзного государственного треста «Союзвзрывпром», был заключен договор, по которому с 1 мая по 15 августа 1939 г. начальник участка С. А. Муницын должен был разрыхлить 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 [35, л. 1, 68, 71].

15 декабря 1938 г. подводились итоги 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 простои порт заплатил судовладельцам 497 000 руб. штрафов.

Средний срок хранения грузов в трех складах, находившихся 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.) [33, 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 начальнику АКО П. Притыко с докладной запиской, в которой он обосновывал преимущества 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 требует 20 сил. Часовая производительность от 30 до 120 т в час. Средняя стоимость одного транспортера — 1 000 руб.» [36, л. 7].

Пока же вся механизация заключалась в наличии узкоколейки, износ которой достигал 70 %, и катавших 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 [33, л. 63]. Хорошая организация работы портового флота привела к тому, что фактическая стоимость работы катеров составила 24,4 вместо плановых 27,5 руб.

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 проживали в одних общежитиях с холостяками. При этом двухэтажный 8-квартирный дом, выделенный порту в сентябре 1938 г., оставался несобранным. В общей сложности порт имел 4 456 кв. м помещений, занятых под жилье. Часть из них для этой цели были совершенно непригодны: как общежития использовались Красный уголок, здание погрузо-разгрузочного отдела и некоторые служебные помещения.

В сентябре 1939 г. был сдан 28-комнатный дом, а достраивавшийся 12-квартирный должен был принять жильцов в начале 1940 г. На очереди были два 16- и два 8-квартирных дома для стахановцев и инженерно-технического персонала.

Бытовые учреждения 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 [31, 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 размещалась грузовая площадка 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 непрерывно из года в год возрастающем грузообороте работать прежними способами (характер изменения грузооборота за 1930—1939 гг. показан в приложении 1). Постоянно растущее количество прибывавших и отправлявшихся грузов обрабатывалось «за счет увеличения количества грузчиков, с надеждой на предоставление вышестоящими организациями средств механизации и увеличение плавелиниц транспортно-вспомогательного флота». Количество судов, прибывавших в порт в течение 1931—1939 гг., представлено в приложении 2 [31, л. 5—8].

Крупнотоннажные суда (с грузоподъемностью свыше 6 000 т), имевшие большую осадку и 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 297 875 т. На уходящие суда погрузили 33 170 т бункерного угля. Порт посетили в общей сложности 211 пароходов, доставившие 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 «переотправочные», то есть адресованные побережьям, 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 [31, л. 9—11].

Общий грузо- и пассажирооборот Петропавловского порта за 1938—1939 хозяйственный год, тыс. т, характеризуется следующими цифрами, табл. 6.

Таблица 6

Наименование	Всего за год	В том числе поквартально			
		4	1	2	3
		квартал 1938 г.	квартал 1939 г.	квартал 1939 г.	квартал 1939 г.
Посетило судов	211	64	8	37	92
Перевезено грузов	245 398	57 056	39 232	43 848	105 262
Перевезено пассажиров	40 981	8 916	2 337	15 152	14 486
Взято бункерного угля	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, также 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.

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 Наркомпищепрома СССР строгий выговор с предупреждением за допущенные портовиками многочисленные нарушения трудовой дисциплины.

Для того чтобы иметь возможность принять на работу 450 грузчиков, порт должен был построить 4 875 кв. м дополнительной жилплощади. С этой задачей самостоятельно справиться он не мог, а имевшееся жилье позволяло разместить всего лишь 140 чел. Нехватка грузчиков заставляла по примеру прежних лет привлекать для выгрузки пароходов работников со стороны. Число последних также достигало 450 чел. По свидетельству очевидцев, «последние в силу своей неопытности давали низкую производительность труда, часто не выполняя норм» [31, л. 13—16].

Выполнение норм выработки семью бригадами штатных грузчиков за 1938—1939 г. в показано в табл. 7 [31, л. 29].

Таблица 7

Бригада	Выполнение норм, %	Среднемесячный 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 3 519 чел.-дней. Данные, характеризующие работу погрузо-разгрузочного отдела, содержатся в табл. 8.

Таблица 8

Показатель	План	Факт	% выполнения
Зарплата грузчика за смену, руб.	25,04	35,76	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 чел.-дней вместо плановых 4,12, то есть перевыполнение достигало 147,5 %. Фактическое число простоев сократилось до 3 528 чел.-дней вместо 13 095 (26,9 %). Процент простоя рабочей силы по отношению ко времени работы был снижен до 6,9 %.

Выполнение плана грузооборота тормозили следующие обстоятельства. 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 обслуживаться могло только одно судно. Непроизводительные простои пароходов, вызванные в основном 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 также 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.

За год порт обработал девять фрахтованных иностранных судов. Их разгрузка происходила на рейде и стоила, в соответствии с договором, на 40 % дороже обычной. Досрочно выгрузили пароходы «Гунда» — на 4, «Кроненкен» — на 31, «Карлок» — на 135, «Кривикен» — на 530, «Гладьдеванг» — на 4 часа. Отечественные пароходы Наркомморфлота и Наркомрыброма — «Ангартстрой», «Трансбалт», «Перекоп», «Ильич» и другие — также были обработаны раньше срока в общей сложности на 350 часов.

Если за 1937—1938 гг. сумма штрафов за простои по вине порта составила 497 000 руб., то в 1938—1939 гг. за задержку танкера «Максим Горький», пароходов «Каширстрой» и «Днепр» было выплачено 11 769 руб. [31, 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» [33, 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 военные 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, доставившие 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, требовалось для грузов «особого назначения» 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.

По-прежнему остро стояла проблема со снабжением пароходов пресной 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. Двигатели в течение более десяти 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 и было закрыто инспекцией по охране труда. 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. Простои по вине собственной электростанции за год составили 523 чел.-дня. Городская станция в силу своей маломощности и перегруженности порту электроэнергии не отпускала [31, л. 18—21].

К концу 1939 г. трест «Камчатрыбстрой» построил на Кошке неподалеку от будущего холодильника электростанцию. На ней установили дизель мощностью 180 л. с. [37, л. 13].

Ледокольные работы, которые для очистки фарватера ото льда должны были вестись всю зиму, ввиду отсутствия портового ледокола выполняли фрахованные у АКО рыболовные траулеры. Плановая продолжительность ледокольных работ 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 руб., вместо ожидавшихся 450 000 АКОфлоту было выплачено 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 находилась угольная площадка. Пыль с нее проникала в хранилища и загрязняла не только тару, но и груз. Особенно страдали продовольственные и промышленные товары. Перенести угольную 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.

Характеристика складов порта по состоянию на конец 1939 г. содержится в табл. 9 [31, л. 35].

Таблица 9

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, м ²	1 208	1 362	1 071
Объем, м ³	8 799	8 308	6 060
Полезная площадь, м ²	975	1 075	820
Вместимость, т	1 950	2 150	1 640

На расстоянии четырех метров от складов проходила узкоколейка.

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.

Внутрипортовые перевозки большую часть 1939 г. производил гужевой транспорт. Расходы на его содержание (корм, подстилка, ковка лошадей) за год составили 29 980 руб., включая покупку одной лошади за 6 000 руб. 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 располагал водолазной группой, которая не была полностью укомплектована.

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 год за них заплатили 21 260 руб., но благодаря этому простоев судов по вине портофлота почти не было. Отремонтировать свои катера порт не мог, так как его механическая мастерская пришла в негодность. В начале 1939 г. инспекция по охране труда закрыла ее.

Мастерская занимала каркасно-засыпное помещение площадью 28 кв. м. Оно изнашивалось до такой степени, что часть его обвалилась. Остатки этого здания разобрали, а мастерские перенесли в другое, также находившееся в предаварийном состоянии. Мастерская имела токарный и сверлильный станки, а также самодельное наждачное точило. Все это «оборудование» было крайне изношено и требовало ремонта. Кроме механической мастерской, порт располагал небольшой кузницей на два горна. Катера ремонтировались в

механических мастерских АКО и на Петропавловской 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 («Сахалинсб»), 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, окончить который планировалось к середине 1940 г. Буксир обошелся порту с учетом ремонта и буксировки в Петропавловск в 440 тыс. руб. Катер с дизелем мощностью 60 л. с. стоил 139 тыс. руб.

Показатели работы моторного флота в 1938—1939 хозяйственном году приведены в табл. 10.

Таблица 10

Название, мощность	Продолжительность работы, ч		Выполнение плана, %
	план	факт	
«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	8 136	40,3

Суммарный пробег катеров портофлота составил 9 250 миль.

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 сто-тонные баржи, а также оба понтона. Одна новая деревянная 100-тонная баржа была сдана в эксплуатацию в августе 1939 г. Строившийся новый понтон грузоподъемностью 100 т к началу 1939 г. был готов на 70 %, но на дальнейшие работы средств не было [31, л. 1].

Безмоторный флот перевыполнил план, отработав 71 384 часов вместо плановых 59 886 и перевеза 185 765 т вместо 170 920 т. Дополнительно за счет сдачи кунгасов в аренду городским организациям порт заработал 249 985 руб.

Титульный список капитальных работ на 1939 г., пересоставлявшийся и уточнявшийся два раза, 15 июля 1939 г. утвердил начальник отдела капитального строительства Наркомрыбпрома СССР Мальцев. В окончательном варианте он предусматривал:

— перестройку пирсов для их соединения (порт своими силами восстановил изношенный пирс № 1, но так как пригодного для строитель-

ства леса он не получил, то оставшиеся средства использовал на завершение других работ);

— строительство угольной площадки размером 3 200 кв. м стоимостью 276 000 руб. (его должен был вести трест «Камчатрыбстрой», но денег для него не хватило, начатые работы законсервировали, остатки средств направили на другие объекты);

— благоустройство территории — асфальтирование и укладка новой узкоколейки (работы не были закончены, так как цемент и асфальт своевременно не пришли);

— сооружение водопровода на р. Поганке (так же не был закончен, 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 судостроительного леса) [31, л. 55].

Для обеспечения плана грузооборота в 1940 г. также требовалось:

— построить цех межрейсового ремонта для судов АКОфлота.

— установить 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 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 среднего и легкого типов длиной по 20 м [31, л. 59].

К строительным работам предполагалось привлечь заключенных. Для этого планировалось подписать договор о поставке рабочей силы с могущественным Дальлагом.

Утвержденная на 1939 г. программа развития Петропавловского порта вновь оказалась не выполнена. Строительство нового водопровода, пирсов, покрытие территории асфальтом, сооружение угольной площадки были законсервированы, а средства с этих объектов переданы на возведение жилья. Дополнительные причалы порт вновь не получил, а значит, одновременная обработка двух пароходов возле берега вновь осталась лишь неосуществленной мечтой.

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 интересовалась

историей ВКП(б). Так, из 150 чел. служащих по собственной инициативе ее изучал всего один. На трех платных лекциях по истории ВКП(б), проведенных в порту, из 150 чел. присутствовало всего 30. Городское собрание интеллигенции, прошедшее 28 апреля 1939 г., посетили лишь 12 представителей порта. Для вовлечения в общественную работу женщин в порту 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 библиотечного фонда была рассредоточена по так называемым «передвижкам» — по 31 библиотеке судов 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», в котором 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. Главным инженером и начальником планового отдела были соответственно Т. Ф. Макаров и С. А. Соколов.

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 [31, л. 67]:

- на строительство — 3 055,6 тыс. руб.;
- на развитие портового флота — 610 тыс. руб.;
- на расширение жилищно-коммунального хозяйства — 475 тыс. руб.

Одновременно порт получил приказ Наркомрыбпрома 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 общим объемом 7 000 куб. м.

Кроме этого, следовало закончить ремонт существовавших пирсов, расширить угольную площадку для хранения на ней 20 000 т топлива, оборудовать порт механизацией (двадцатью ленточными и пластинчатыми транспортерами длиной 200 м), приобрести 14 кунгасов грузоподъемностью 30 т и 4 деревянных барж по 50 т.

Порт, пересмотрев проект приведенного выше титульного списка, разработал собственный перечень капитальных затрат, включавший завершение работ, начатых в 1939 г., и приказа № 649. Этот уточненный перечень включал следующие основные позиции:

- постройку вокзала-гостиницы стоимостью 1 684 тыс. руб.;
- модернизацию пирсов — 400 тыс. руб.;
- постройку новой электростанции и прокладку наружной электрической сети общей стоимостью 370 тыс. руб.;
- благоустройство территории — 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 постройки угольной площадки определялся мыс Сигнальный. Но так как на нем размещался авиационный ангар, ее решили перенести на площадку под Никольской сопкой.

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 порта 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. Взамен его порт обязался обеспечить профсоюзам аналогичное здание на 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 был включен гараж на восемь мест стоимостью 820 тыс. руб.

Для повышения оперативности работы служб порта, своевременного оповещения пассажиров и обеспечения безопасности мореплавания требовалось устроить радиузел, установить штормо-сигнальную вышку для наблюдения за акваторией и поставить при входе в Авачинскую губу два маяка с секторным освещением. Стоимость последних ориентировочно должна была составить 250 тыс. руб.

Общая стоимость по переоснащению порта работ 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 год выполнить было невозможно. Часть перечисленных крупных объектов следовало завершить в 1941 г. Значительную часть работ предполагалось сдать в подряд «мощной строительной организации». Ею являлся ГУЛАГ, 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. должен был расшириться за счет приобретения нескольких металлических понтонов, 100-тонной 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 12-квартирного дома из сруба, доставленного с Сахалина. Его возводил АКОстрой, 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, бани и цеха межрейсового ремонта требовалось одновременно начать сооружение двух временных пирсов на сваях: первый длиной 75—80, второй — 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 (узкоколейных. — С. Г.) 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 порта 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 и с выносом в Ковш на 40 метров от берега до глубины 7,0 м... Механизации в порту никакой не существует, если не считать изношенного на 80—85 % декавильного пути с вагонетками...

За время всего существования Петропавловского порта вышестоящие организации вопросами увеличения пропускной способности грузооборота 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. Общей жилплощади... порт имеет 3 658 кв. м в том числе заняты под жилье производственные здания, “Красный уголок”, контора капстроительства, баня. Имеющаяся жилплощадь требует капитального ремонта на 50—60 %» [38, л. 258—259].

План грузооборота на 1940 г. составлял 360,8 тыс. т. Он был выполнен на 67,1 %, достигнув 242,1 тыс. т. Основной причиной невыполнения стал недозавоз грузов в Петропавловск (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.

Воду пароходы могли принимать только стоя возле пирса от колонок, находившихся на главной городской магистрали. Зимой 1939—1940 гг. в порту стояли суда со «спецконтингентом», то есть с заключенными на борту, ежедневно получавшие воду с пирса. Остальные пароходы были вынуждены принимать ее по 40—50 т в очередь от колонки на ул. Ленинской. Для этого от колонки по дороге и берегу, а также через замерзшую акваторию порта к судам прокладывались 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 водой «путем ручной подачи» из ручья в Сероглазке, находившегося в часе плавания от порта [39, л. 241].

Несамоходный флот порта в 1940 г. имел единовременную грузоподъемность 680 при потребности не менее 1 000 т. Узкоколейку обслуживали восемь вагонеток, часто стоявшие из-за регулярной поломки дефицитных шарикоподшипников.

Как и в прежние годы, подход пароходов с грузами был неравномерным. За декабрь 1939 г. — апрель 1940 г. они доставили всего 16 670, в то время как в июле и августе 1940 г. — 76 740 т, чрезмерно нагрузив рабочих. Имеющиеся грузчики (в среднем 150 чел.) могли обрабатывать только четыре трюма одного парохода.

Текучесть рабочей силы в 1939—1940 хозяйственном году характеризовалась следующими цифрами: за 12 месяцев на работу приняли 501 чел., уволили 350, из них за прогулы — 146, за пьянство — 7. В Рабоче-Крестьянскую Красную Армию призвали 14 портовиков [40, л. 65].

В свою очередь ряды портовиков пополнили демобилизованные воины. В начале 1940 г. горисполком на основании постановления Совнаркома 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. Коришкин, 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. Боженков, В. К. Васильченко, П. Ф. Тершенков и другие. Бывшим младшим командирам М. М. Куркаеву, П. Ф. Поделяко и Ю. Х. Девмаканову выделялись по 2 500 руб. [41, 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, имев-

шие ведомственные детские учреждения, «добавить в них коек». Начальнику порта М. В. Стукалину это следовало сделать к 1 апреля. Ясли порта размещались в принадлежащем порту доме на ул. Ленинской, 81. Эту работу горисполком возложили 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 [42, 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, передавались 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 уже 11 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 был повышен в должности. «Выдвиженцами», кроме М. В. Стукалина, стали стивидор Кайгородов, ранее бывший грузчиком, «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.

Общая численность рабочих к концу 1940 г. достигла 763 чел. [31, л. 31, 45].

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» [31, 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 %.

Помимо повышения специальных знаний велась и борьба с элементарной неграмотностью. Среди портовой молодежи допризывного возраста, численность которой составляла 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 «культурмейцев», включавшая грамотных комсомольцев, занималась 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 Осаваихиме состояли 113 чел., причем только за 1939 г. в его ряды вступили 60 чел. Эти люди были разделены на несколько подразделений (команд): пожарную, наблюдения и связи, медико-санитарную, химическую и про-

чие. Правда, из-за того, что их члены в течение суток работали в разные смены, посещаемость тренировок команд не превышала 50 %. Популярными массовыми оборонно-спортивными мероприятиями были кроссы и походы. Так, летом 1940 г. в кроссе «Имени тов. Шверника» участвовали 36, а в десятикилометровом походе в противогасах — 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 одну встречу.

В 1940 г. в рамках разработки предложений по развитию портового хозяйства АКО до 1947 г. М. В. Стукалин выполнил предварительную оценку развития грузооборота в Камчатской области. Его расчеты показали, что грузо- и пассажиропотоки через Петропавловский порт в 1947 г. могут составить 610 000 т и до 71 000 чел. соответственно, табл. 11 [38, л. 263].

Таблица 11

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 Наркомпищепрома СССР 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 и 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 (лесовоза), 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) электростанции мощностью 170 кВт и цеха межрейсового ремонта судов, г) достройки

существующей угольной площадки, д) надстройки второго этажа существовавшей 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. Ее должны были составить четыре железобетонных причала, пассажирская пристань, два железобетонных причала на мысе 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. [38, л. 266].

Долгожданная реализация намеченного создания современного порта в Петропавловске началась, как у нас это часто бывает, 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» [39, л. 260].

Недостаток гидротехнического леса, который в полном объеме 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 в полном объеме мешала чрезвычайная загруженность порта грузами. Постройка водопровода не производилась из-за того, что его проект, разработанный АКО в 1938 г., устарел в связи с начавшимся строительством дороги к судоремонтной верфи и здания облисполкома. В связи с этим возникла необходимость изменения как его трассы, так и неправильно запроектированной деревянной плотины. Внесение в проект указанных изменений потребовало повторной съемки местности. Отсутствие специалистов задержало выпуск проекта. Сооружение водопровода задерживалось недостатком у АКО свинца [39, л. 260—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, снабженным 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 [37, л. 13].

Осенью 1940 г. Петропавловск готовился отмечать свой двухвековой юбилей. К этой дате было решено привести в порядок имевшиеся в городе исторические памятники. Стоявшую на портовской Кошке «Славу», учитывая начинавшееся строительство холодильника, следовало перенести на новое место — в парк культуры и отдыха на Никольской сопке «на указанное горкомхозом место» [43, л. 20]. Здесь он стоит и поныне.

В течение первых восьми лет пребывания порта в составе АКО принципиальных изменений в его хозяйстве не произошло. Порт развивался экстенсивно: вместе с ростом грузооборота и количеством заходов 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. Камчатской комплексной экспедицией Наркомрыбпрома 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 порта, полностью освоить не удалось. Начатые работы планировалось завершить в течение 1941 г. Но здесь в ход событий вмешалась Великая Отечественная война.

2. ПОРТ АКО В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И СОВЕТСКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙН (1941—1945 гг.)

С началом войны моря западных бассейнов СССР оказались полностью или частично блокированы противником. 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 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. В эти годы Япония являлась союзницей России. Но в годы Второй мировой Япония выступала на стороне Германии, а в декабре 1941 г. она вступила в войну с США — основным поставщиком военной помощи в СССР.

Морские дороги, ведущие из Тихого океана во все дальневосточные гавани СССР, за исключением Петропавловска, проходили через проливы Курильских островов, Лаперуза, Сангарский или Цусимский, контролировавшиеся японским флотом, нередко задерживавшим и даже топившим советские суда. Имелся еще один маршрут — мелководным Татарским проливом, недоступным для глубоководных в воде крупнотоннажных судов, — в Николаевск-на-Амуре или во Владивосток.

Петропавловск, обращенный «фасадом» прямо в Тихий океан, оказался единственной из всех дальневосточных гаваней, имевшей непосредственный выход к восточному побережью США. 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. 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 и шли во Владивосток и Николаевск-на-Амуре через Татарский пролив.

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 1941 г. в Красную Армию призвали около 200 портовиков. В связи с уходом такой значительной части людей особо тяжелое положение сложилось с грузчиками: в среднем в течение года их работало всего 143 чел., что покрывало потребность лишь на 41,6 %. В октябре 1941 г. их численность еще больше снизилась, достигнув 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 [44, л. 6—9].

Пришедшие на смену «сильному полу» женщины успешно осваивали новые для себя и ранее считавшиеся традиционно мужскими специальности. 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» [45, № 240].

Работа порта в 1940—1941 хозяйственном году характеризовалась следующими показателями. Установленный ему план грузооборота в размере 360 800 т был выполнен лишь на 79,9 % — портовики смогли переработать всего 288 300 т, табл. 12 [46, л. 88].

Таблица 12

Показатель	С 1.10.1940 по 1.10.1941 г.			С 1.10.1940 по 1.01.1941 г.		
	план	факт	%	план	факт	%
Грузооборот, 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	251,1	64,7
Пассажиров, чел.	60 000	48 840	84,4	92 480	56 047	60,6

Главной причиной невыполнения задания вновь стал подход пароходов «пачками», сопровождавшийся большим 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 программы оказались фикцией.

За год порт обработал 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 Наркомморфлоту были выплачены 1 586 тыс. руб.

В свою очередь, простои грузчиков составили 7 476 чел.-дня. Их основное количество (4 766 чел.-дней) было вызвано метеопричинами, 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 3,6 в довоенное время до 7,5 т в сутки. За истекший военный период выработка повысилась с 123,8 % до 146 %. Так, бригада Бабикова, до войны

выполнявшая план на 110 %, добилась 149,7 %, бригада Бобкова с тех же 110 % увеличила перевыполнение до 153 %. Самого большого успеха достигли грузчики бригады Мирошниченко — с 122 до 203,8 %. Прибавились и заработки грузчиков: от 660 до 967 руб.

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. [45, № 133], из-за отсутствия бензина ввести его в действие удалось только в августе. Установленный ленточный конвейер для береговых работ по перевалке угля не имел электродвигателей. Запустить его удалось лишь в ноябре 1941 г. [44, л. 13].

Тормозом в ускорении обработки стали недостаток и плохое состояние износившегося флота: имевшиеся шесть катеров, тринадцать барж, понтонов и кунгасов требовали капитального ремонта.

Лучшими тружениками порта в 1941 г. стали Бабилов, Шандулин, Кораблев, Немчинов, Демьянов, Дуженкин и Кондюков, выполнявшие план на 150—200 %.

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 сокращение 16 управленцев могло дать годовую экономию заработной платы в 100 000 руб.

6 ноября 1941 г. Совнарком СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление о переводе предприятий страны на военные рельсы. 27 ноября 1941 г. аналогичный приказ издали Наркомрыбпром СССР и командующий Дальневосточным фронтом генерала армии И. Р. Апанасенко. На основании этих решений, 2 декабря 1941 г. начальник АКО С. П. Емельянов распорядился перевести всех рабочих, служащих, инженерно-технических работников предприятий и управления АКО «на положение состоящих на действительной военной службе, независимо от возраста, пола и отношения к военной службе» [47, л. 4]. Особое внимание было уделено ужесточению производственной дисциплины, шире стали применяться наказания, предусмотренные Указом от 26 июня 1940 г., 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 [48, л. 9].

На 1942 г. год план грузооборота был установлен на 40 800 т меньше, чем в прошлом году, и составил 320 000 т. Работа порта протекала в напряженных условиях в силу его необеспеченности рабочей силой: она, как и в про-

шлом году, не превышала 48—50 %, временами снижаясь еще больше и доходя до 27 %. При плановой среднесписочной потребности в 450 грузчиков он имел только 133, а в апреле и мае — всего 122. Для производства грузовых работ 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 в среднем на 148 % [49, л. 32, 94].

Вскоре 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 тов. Сталина о привлечении женского труда в работу наших предприятий нашел горячий отклик у патриоток 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» [50, № 144].

Пополнение рядов портовиков женщинами продолжалось: в разные подразделения их пришло 71 чел. За восемь месяцев 1942 г. профессии моториста получили 12, электрика — 2, слесаря — 4, токаря — 1, инструментальщика — 1, крановщика — 1, радиста — 2 «вторых членов семей».

В первой половине года производительность труда грузчиков по сравнению с прошлым годом несколько снизилась, составив 7,3 т на чел.-день против 7,5 в 1941 г. Причиной этого стали увеличение продолжительность рабочего дня на три часа, значительная доля женского труда и недостаточная выучка вновь принятых работников. Но постепенно положение выправилось, и к концу года производительность труда превзошла прошлогоднюю.

Численность бригад грузчиков в 1942 г. в связи с общим уменьшением численности персонала порта сократилась до семи. Выполнение ими норм выработки к ноябрю 1942 г. в сравнении с 1941 г. (в %), показано в табл. 13. Сравнение произведено по бригадам, работавшим как в 1941, так и в 1942 гг.

Правильная организация труда привела к тому, что за десять месяцев 1942 г. среднее выполнение норм выработки на погрузочных работах составило 138 % против 118,5 % за 1941 г.

Во время разгрузки парохода «Ительмен» бригады выгружали в сутки по 1 200 т при норме в 960, то есть с перевыполнением на 125 %. В отдельные дни они показывали значительно более высокие результаты, чем

указанные в табл. 13: Друженкина — 213 %, Петрова — 212 %, Дробата — 160 %, Кондюкова — 169 % [44, л. 8—14].

Таблица 13

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. Беянина	126,0	123,2
В среднем:	118,5	138,0

Интенсификация труда и работа в дни непогоды стали результатом значительного снижения (почти вполнину) 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 — 18.

Продолжилось реформирование управленческого аппарата: в штате 1942 г. его начитывалось 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 %», — сообщало руководство предприятия.

А вот как в 1942 г. обстояли дела с техническим оборудованием. За год подъемный кран переработал 5 500 т «тяжеловесов». Через ленточный 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. Из 32 370 т груза, переработанного через пирс, через конвейер погрузили всего 1 817,8 т 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. еще один 75-метровый рольганговый конвейер.

Электроэнергией порт снабжали две стационарные и одна передвижная станции: 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.

Автомобильное хозяйство порта, включавшее в 1942 г. всего три машины, 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.

В прошлом 1941 г. порту был выделен земельный участок площадью 368,5 га, располагавшийся в 14 км за городом. Его продукция должна была стать подспорьем труженикам в трудные военные годы, разнообразя их более чем 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 хозяйство сработало с убытками в размере 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 на ожидании в очереди.

Задержке флота способствовала ограниченная вместимость складов и территории. На них, имевших общую емкость 7 750 т, в отдельные месяцы находилось следующее число грузов, «требующих специального хранения»: в январе — 19, в феврале — 13,7, в марте — 21,5 и в апреле — 23,5 тыс. т. Снимаемые с судов грузы 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 % [44, л. 16].

Хозяйственная деятельность порта за 1942 г. впервые за много лет была признана удовлетворительной. Год он завершил с прибылью 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. [51, л. 9—18].

В 1942 г. порт начал обработку импортных грузов, поставляемых в СССР из США в рамках союзнической помощи. 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 одновременного хранения грузов в количестве 4 тыс. т из материалов, импортированных на Камчатку...» [49, л. 435].

Этот приказ в полном объеме 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 мысе 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 были перевезены материалы для сборки жилого дома и барака, в которых предполагалось разместить будущих портостроителей [52, с. 9]. Руководили стройучастком В. В. Каплиев и И. П. Воронин.

Стройучасток возводил причал и склад. Строительство шло хаотически. Вот что сообщалось о ходе работ в докладной записке, датированной 23 февраля 1942 г. и адресованной В. В. Каплиеву, именовавшемуся «Начальником строительства Петропавловского-на-Камчатке порта»: «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 установлена, что способствует прохождению на объект работы всем гражданам и устраивать свидания с заключенными» [53, л. 35].

Простои на прокладке водопровода достигали пяти-шести часов в сутки. Действовавшая на стройке циркулярная пила треснула, но работа на ней продолжалась.

В ноябре 1942 г. причал на мысе Сигнальном длиной 75 м, предназначенный для переработки угля, вступил в эксплуатацию недостроенным.

Трест «Камчатрыбстрой» соорудил деревянный пирс и водопровод общей стоимостью 1 213,8 тыс. руб., при этом за год он освоил всего 496,8 тыс., АКОстрой достраивал 12-квартирный дом, освоив 83,6 тыс. руб. из 143,4 отпущенных для этой цели. Объекты в 1942 г. не были закончены из-за отсутствия материалов. Остальные работы велись «хозспособом», то есть силами самого порта [51, л. 19].

30 января 1943 г. вышел приказ Наркомрыбпрома 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 [53, л. 136]:

- выполнить рефулирование в пределах 50 000 куб. м;
- расширить существующий причал, забить шпунтовую стенку длиной 210 м для образования территории;
- собрать четыре разборных импортных склада;
- построить склад тоннельного типа;
- построить столовую на 300 чел., общежитие на 100 чел. и один 8-квартирный 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, транспортере для угля и десятке электропогрузчиков.

Острый недостаток рабочих рук по-прежнему заставлял обращаться к такому ее резерву, так система исправительно-трудовых лагерей и колоний (ИТЛиК). Главным поставщиком «зэков» для порта 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 состоянии, что старые помещения разрушены, а новые не построены, люди живут скучено, 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 полугорючая 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...» [48, л. 30, 32].

19 августа 1943 г. уполномоченный ГКО извещал областных и краевых руководителей о ходе работ в порту. «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 леса, ссылаясь на его наличие у АКО, а последнее кивало на Дальморстрой, который должен был доставить лес на судах Наркомморфлота.

Принимая во внимание, что стройкой занимались сразу две организации — Дальморстрой и АКО — да впридачу рабочей силой, поставляемой третьей — УЛАГом, — уполномоченный ГКО делал вывод о том, что «эти организации не проявляют должной заботы о строительстве». Он предписал начальнику строительства до 1 сентября закончить подготовку площадки в порту и Кошке, а начальнику порта — установить на портовой площадке четыре разборных американских склада. К 1 октября должно было завершиться строительство причала и двух складов на Кошке, ремонт причала на мысе Сигнальном и начаться возведение второго свайного причала на Кошке [54, 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 25 октября по 25 ноября 1943 г. были выполнены работы на сумму 349,3 тыс. руб.:

- ряжеевое заполнение;
- временный причал на козлах;
- причал на мысе Сигнальном;
- общежитие и 12-квартирный дом;
- склад на Кошке;
- оборудовано жилье для красноармейцев;
- разобраны временные сооружения;

- устроен стапель для кессона;
- установлены временные сооружения для ИТК № 7.

До 12 ноября на строительстве ежедневно трудилось 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 трудилось около 440 чел. Часть людей (до 70 чел.) болела или входила в число «обслуживающих по специальной рабочей силе», то есть несших наряды.

С 8 по 23 ноября основная масса рабочих, в том числе все плотники, были заняты работами по специальному заданию уполномоченного ГКО И. Д. Папанина. К концу месяца ее переместили на строительство подсобных и вспомогательных объектов: механических мастерских, гаража, кузницы, заправочной станции и карьера для заготовки камня для ряжей. Из основных объектов строительства начались работы по строительству стапеля под ряжевый механизированный причал, одновременно заготавливались брусья для ряжей.

Основными причинами задержки руководители стройки называли недостаток рабочей силы. Согласно решения ГКО 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 [48, л. 14].

Работы по перемещению значительного количества грунта для создания территории и дноуглубления выполнял земснаряд «Зея», прибывший в Петропавловск во втором полугодии 1942 г. после работ в порту Николаевска-на-Амуре и Татарском проливе. 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 намеревалось оборудовать лесную гавань и создать в ней базу тралового флота. Но 23 марта 1943 г. на «Зею» пришло задание Наркомрыбпрома перейти на судовой верфь, затем выполнить заказ командования Петропавловской военно-морской базы и отправиться на Сахалин. Начальник порта 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”» [55, 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 территории 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 военно-морской базы, начальнику и капитану порта с требованием ограждения фарватера несколькими парами буев. Для ремонта «Одессе» необходимо было перейти из Ковша на судоверфь. В случае посадки на мель из-за состояния корпуса и характера распределения груза судно могло переломиться [48, л. 26].

Тем временем основная деятельность порта — обработка судов — шла своим чередом. В середине 1943 г. в порту имелись 36 бригад грузчиков. Из них только 10 были укомплектованы кадровыми рабочими, остальные — «спецрабочими», то есть военнотрудовыми, которых порт получил по особому распоряжению ГКО. Нормы выработки выполняли только профессиональные грузчики. «Спецбригады» в июне 1943 г. справлялись с заданием лишь на 67,7 %, а в начале июля — на 82,5 % [48, 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 направлено 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... Спецдежда роздана красноармейцам, работающим грузчиками, плохо с обувью — ремонт силами мастерских порта, выдано 63 новых пары управлением порта. Питание в норме».

С питанием для голодных военных лет дело действительно обстояло неплохо. 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: 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» [48, л. 56—57].

Командовали воинами старший лейтенант Кузин и капитан Белов.

К началу ноября 1943 г. порт переработал грузов на 14 % больше, чем за весь 1942 г. и в половину больше, чем за 1941 г. За этот период 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 % [56, л. 39].

Об интенсивности обработки судов говорит вот такой факт. По справке начальника импортной группы А. Радинкова, 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 [48, л. 12]. Таким образом, за сутки порт обрабатывал в среднем 1 818,6 т.

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 Петропавловского Ковша фактически начнет действовать организованный в соответствии с подписанными еще 16 октября 1943 г. постановлением ГКО

№ ГОКО-4344-с и распоряжением Совнаркома СССР № 19769-РС морской порт, «подчиненный непосредственно Центральному управлению морских портов Наркомморфлота».

Таким образом, в Петропавловске вновь должны были начать параллельно действовать две аналогичные структуры: рыбный и торговый порты. Для полноценной работы порта Наркомморфлота, в распоряжение которого отходили деревянный причал на Кошке, четыре новых причала из металлического шпунта, оборудованные порталными кранами, механизированный плавучий причал с краном «Деррик», два деревянных причала на мысе Сигнальном, из которых один продолжал строиться, требовался штат в составе 2 100 чел. Он включал 940 грузчиков, 200 механизаторов, 190 складских рабочих, 130 чел. персонала автопарка, 50 управленцев, 30 служащих конторы капитана порта, 50 моряков портофлота. Для укомплектования такого большого коллектива было необходимо 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 — Наркомморфлота Асеева и АКО 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, но объединенный порт проще было создать на базе уже действовавшего порта АКО. В этом случае в ноябре 1944 г. единый порт мог располагать восемью действующими причалами и двумя достраивавшимися, достаточным количеством складов, механизмов и самоходных плавсредств.

Наличие персонала в портах и потребность в нем показаны в табл. 14.

Таблица 14

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 — коммунальное хозяйство.

Как видно из табл. 14, 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 (8) и 3 бытовых зданий, экономия приблизительно 2 млн руб., складских. 5. Повышение эффективности использования погрузо-разгрузочных работ, механизации, автотранспорта, плавсредств, площади» [57, 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 двух пристанями, невозможно» [57, л. 51].

Завадский просил наркома донести его мнение до заместителя Председателя Совнаркома 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 Наркомрыбпрома и Наркомморфлота, а также от уполномоченного Наркомвнештога в Петропавловске. По словам Завадского, в 1943 г. Микоян считал, что новый порт не должен был принадлежать Наркомморфлоту [57, л. 52].

Сам 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.», составленном в декабре 1945 г., где строительство морского порта называлось «первоочередной задачей» [58, л. 18, 174].

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.

Я. Я. Завадский полагал, что порту АКО необходимо иметь мощное спасательное судно с радиусом действия около 1 500 миль со скоростью хода 20—25 узлов, работающее на жидком топливе.

В течение 1941—1944 гг. недалеко от Петропавловска терпели бедствие в общей сложности 28 судов, обездвижившиеся в море, севшие на мели, потерявшие ход и управление. Так, пароход «Ламут», не дойдя до порта 75 миль, потерял винт. Оставшееся без движения судно восьмибалльным ветром 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.

При наличии специального спасательного судна помощь можно было бы оказывать гораздо быстрее и с большим эффектом, предотвращая гибель людей, судов и грузов, «которое в течение одной навигации себя окупит, [57, л. 11]. Специализированного спасателя порт не получил, но в качестве него они использовали траулер «Дальневосточник».

План первого квартала 1945 г. в 65 000 т рыбный порт перевыполнил на 132 %, переработав 86 251 т. Высокие темпы были сохранены 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. Простои в первом квартале составили всего 4 % от рабочего времени.

За столь высокие результаты коллектив порта в соревновании Наркомрыбпрома СССР получил вторую премию в сумме 120 000 руб. Лучше всех работали бригады Немчинова, Паданева и Счастливого, токари Штемберг и Шевцова, фрезеровщик Конюшков [59, л. 11].

9 августа 1945 г. СССР объявил войну Японии. В этот же день на территории Камчатской области было введено военное положение. Все местные организации и предприятия должны были «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» [60, № 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, необорудованного светомаскировкой [60, № 158].

Заключительной операцией 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, военнотружеников и горожан. За короткий срок — 15—16 часов — трюмы восьми пароходов были освобождены от содержимого на 35—40 % [61, 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. 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 работники Петропавловского порта АКО, добровольно пошедшие с десантом. Они принимали участие в разгрузке транспортов: разместили на берегу снятые с пароходов грузы и обеспечили работу мелких плавсредств. За организацию и руководство этой работой начальник рыбного порта Я. Я. Завадский был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, а начальник погрузо-разгрузочного отдела Н. К. Мельничук получил орден 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» был представлен стивидор А. Т. Бабилов. «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 бригады: Наданов, Чугунчиков, Корецкий, Ленский, Жуган, Казионов, Михайлов и другие.

Размещенный 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 [60, № 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 также хорошо, выполнять нормы не ниже 200 процентов.

Коллектив порта дал слово в мирное время работать высокими темпами, досрочно выполнять все производственные задания» [60, № 176].

За годы войны 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 порт переработал 242 000 т. В первый же военный год при том же оборудовании и при резком дефиците рабочей силы через него прошло 280 300 т, то есть на 16 % больше.

В 1942 г., когда начал действовать еще один причал на мысе Сигнальном и три передвижных крана, работая с привлечением до 40 % мобилизованного городского населения, порт переработал уже 321 000 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 493 900 т. Доля импорта достигла 246 000 т или 50,2 % 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.

Только за первое полугодие 1944 г., оснастившись пятью дополнительными подъемными кранами и 30 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 %.

Производительность труда за период 1940—1944 гг. выросла с 3,2 до 7,9 т.-чел. в сутки, а стоимость перевалки тонны груза снизилась за это время с 35,41 до 19,87 руб., или более чем наполовину.

Количество заходивших в порт судов росло год от года: в 1940 г. — 198, в 1941 г. — 225, в 1942 г. — 282, в 1943 г. — 481, за первое полугодие 1944 г. — 231, несмотря на тяжелые ледовые условия и отсутствие ледокола.

Недостаток территории и причалов, нехватка рабочей силы вызывали простой флота особенно в те периоды, когда он подходил «пачкообразно». Так, осенью 1943 и зимой 1944 гг. в порт ежесуточно прибывали до 7 судов. Во время их отсутствия в 1943 г. простой 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 причалов и рабочих рук.

Простои стали резко снижаться с расширением причального фронта и внедрением механизации. Если в 1941 г. простои судов в среднем составляли 41,5, то в 1942 г. — 33,2, в 1943 г. — 12,9, а в 1944 г., несмотря на тяжелые зимние условия — 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 на 131 %.

За время войны выросло и укрепилось движение стахановцев и ударников. Если в конце 1941 г. в порту 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 стахановцев и ударников в их числе достигла 77,5 % [62, л. 11 об.].

По решению ГКО Наркомморфлот СССР в 1945 г. должен был выполнить в Петропавловске для АКО силами строившего торговый порт Наркомморфлота треста «Камчатморстрой» следующие работы ориентировочной стоимостью 8 850 тыс. руб.:

- изготовление и забивку в основание холодильника 768 железобетонных свай;

- постройку глубоководного ряжевого причала длиной 150 м у холодильника;

- постройку мелководных причалов «типа деревянного боловерка с ряжевой надстройкой» длиной 450 м.

Весной 1945 г. началось возведение причальных набережных из металлического шпунта, но затем Наркомрыбпром распорядился строить деревянные причалы. Это, по мнению руководителя треста 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 проектно-сметной документацией [59, л. 57—58].

В октябре 1945 г. Акционерное Камчатское общество прекратило свое существование, будучи преобразовано в Камчатский государственный рыбопромышленный трест.

Перспективы, открывавшиеся перед рыбным портом в послевоенный период, красочно обрисованы его руководителем Я. Я. Завадским. «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. Поэтому необходима постройка жилых домов, гостиницы, театра, клуба, ресторана...» [57, л. 49—52].

Что ж, будущее показало, что он оказался прав. Со временем Петропавловск превратился в крупнейшую постоянно действующую базу рыбной промышленности на Северо-Востоке страны.

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, ф. 1, оп. 1, д. 45.
11. Там же, 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. Камчатская правда. Комплект за 1935 г.
17. **Пустовит В. П.** Отравление 7 ноября / Вести. — 8 ноября 2000 г.
18. Камчатская правда. Комплект за 1936 г.
19. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 112.
20. Исторические этапы развития флота рыбной промышленности и отрасли (1896—1996 гг.) / Под ред. В. Ф. Корельского. — СПб., 1996. — 199 с.
21. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 73.
22. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 101.
23. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 55.
24. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 3, д. 1.
25. **ГАКО**, ф. 88, оп. 1а, д. 2.
26. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 72.
27. Там же, д. 62.
28. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 126.
29. Там же, ф. 1, оп. 3, д. 3.
30. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 68.
31. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 251.
32. Камчатская правда. Комплект за 1938 г.

33. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 225.
34. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 37.
35. Там же, д. 36.
36. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 270.
37. **ГАКО**, ф. 367, оп. 1, д. 3.
38. Там же, ф. 67, оп. 1, д. 7.
39. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 316.
40. Там же, ф. 1, оп. 1, д. 316.
41. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 18.
42. Там же, д. 20.
43. Там же, д. 26.
44. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 515.
45. Камчатская правда. Комплект за 1941 г.
46. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 316.
47. Там же, д. 514.
48. Там же, д. 593.
49. Там же, д. 520.
50. Камчатская правда. Комплект за 1942 г.
51. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 51.
52. **Виноградов А. Н.** Краткая записка об истории строительства порта в Петропавловске-Камчатском в 1942—1945 годах // Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1995.
53. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 576.
54. Там же, д. 597.
55. Там же, д. 591.
56. Там же, д. 590.
57. Там же, д. 595.
58. Там же, д. 679.
59. Там же, д. 771.
60. Камчатская правда. Комплект за 1945 г.
61. **Христофоров А. Ж.** Морской Курильский десант. Как это было... // Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1995.
62. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 62.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Грузо- и пассажирооборот Петропавловского порта в 1930—1939 гг.

Годы	Грузооборот,	Пассажиры,	% роста к 1930 г.	
	т	чел.	грузооборот	пассажиров
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

Годы	Грузооборот,	Пассажиры,	% роста к 1930 г.	
	т	чел.	грузооборот	пассажиров
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

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Посещение Петропавловского порта судами в 1931—1939 гг.

Годы	Суда СССР	Иностранные суда	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

С. В. ГАВРИЛОВ

КОНСТРУКТИВНЫЕ РЕШЕНИЯ, РЕАЛИЗОВАННЫЕ В ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВКАХ РЫБОПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ КАМЧАТСКОГО БАСЕЙНА

С началом Великой Отечественной 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.

Характер распределения добычи рыбы и морского зверя по основным промысловым бассейнам в течение 1940—1945 гг. отражает табл. 1. Величины бассейновых уловов приняты по данным источника [1, с 122], на Камчатке — по материалам Главкамчатрыбпрома.

Таблица 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	799,3	1 070,6	1 162,8	1 604,5	1 692,3	1 551,2
Доля Камчатки, %	6,9	10,3	15,6	17,5	17,8	17,8

«Именно за период Отечественной войны рыбная промышленность Камчатки оторшилась от сезонности и перешла к круглогодичной добыче и обработке рыбы» [2, л. 55]. Рост выпуска продукции (в тыс. руб. в неизменных ценах) в 1940—1943 гг. показан в табл. 2 [2, л. 67].

Таблица 2

	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г. (за 10 мес.)
Гослов	11 842,0	16 963,0	15 661,0	20 971,7
Рыбопродукция	21 640,0	34 456,0	31 712,1	31 422,0
Консервы	5 241,0	9 678,0	11 021,0	14 902,4

Ограниченные ресурсы, которыми располагала рыбная промышленность полуострова в военные годы, заставляли искать оригинальные технические и организационные решения, способствовавшие увеличению выпуска ценной пищевой продукции, поступавшей на фронт и в тыл воюющей страны.

Одним из них стала попытка модернизировать энергетические установки паровых траулеров с бортовым тралением, входивших в состав Морлова АКО, на долю которых приходилась значительная часть рыбы, добывавшейся в открытом море. Они начали эксплуатироваться в камчатских водах в 1934 г. сначала в качестве транспортных, а затем промысловых судов. Траулеры были построены в конце 1920 — начале 1930-х гг. в Германии и Италии.

24 февраля 1942 г. с предложением увеличить мощность машинно-котельных установок траулеров к начальнику АКО С. П. Емельянову обратился главный инженер Петропавловской судовой И. П. Семенов.

До войны Семенов длительное время трудился в мурманском Тралфлоте, где по долгу службы изучал особенности работы траулеров в условиях промысла, на переходах и во время транспортных операций. Он установил, что при проектировании и постройке этих судов был допущен разрыв между производительностью их единственного парового котла оборотного типа с естественной тягой и потребностью в паре установленных механизмов. К этому же выводу пришел проводивший специальные испытания Центральный научно-исследовательский институт водного транспорта.

При проектировании котлов траулеров в качестве топлива был принят высококачественный английский уголь сорта «Кардиф», имевший низшую

рабочую теплоту сгорания 8 000 ккал/кг (33 520 кДж/кг). На практике же в топках сжигались отечественные угли низкого качества. Так, имевшие широкое распространение на камчатских судах корфовские угли, близкие по свойствам к бурым, имели теплоту сгорания около 4 700 ккал/кг (19 649 кДж/кг) и отличались повышенной зольностью. В результате работавшие на них котлы не могли обеспечить расчетное количество пара, необходимое для работы механизмов на полную мощность. Суда не развивали проектную скорость, требующуюся буксировочную мощность, тратили много времени на подъем пара.

Трудности удержания пара «на марке» вызывали снижение скорости судна на переходах с 10 проектных до 6—7 узлов. При тралении, ввиду падения давления пара в котле, скорость хода иногда уменьшалась вдвое. В результате «за двухчасовой ход с тралом получается потеря в площади облова 25 %... Снижение скорости хода вызывает потерю от неправильности раскрытия трала, которую трудно оценить» [3, л. 107].

В 1932 г. начались поиски метода повышения паропроизводительности котлов, использующих угли низкого качества. В течение восьми лет на Северном бассейне был проведен ряд обстоятельных экспериментальных работ и испытаний установок, улучшавших горение. В их числе были паровое и турбовентилляторное дутье, переоборудование топок по типу антрацитных и прочие. По ряду технических причин до 1939 г. не было найдено оптимальной конструкции, удовлетворявшей предъявляемым требованиям и допускавшей по габаритам бесприпятственное размещение в ограниченном объеме машинно-котельного отделения траулера.

В 1939 г. И. П. Семенов вместе с инженерами М. В. Сперанским и В. К. Смирновым разработали новую, ранее неизвестную схему установки искусственного дутья в топку котла, усиливавшую горение. Их оригинальное предложение могла осуществить любая судоремонтная верфь. Спустя некоторое время Семенова перевели в Москву для работы в Наркомрыбпроме СССР, поэтому проект установки окончательно дорабатывали Сперанский и Смирнов. Проект получил одобрение Регистра СССР, угольной инспекции и других инстанций.

В 1941 г. Наркомрыбпром СССР специальным распоряжением отнес это изобретение к особо важным и обязал Мурманский судоремонтный завод немедленно приступить к его монтажу на двух траулерах. Детали установок были изготовлены, но начавшаяся война помешала довести эксперимент до конца.

Осенью 1941 г. И. П. Семенова направили в Петропавловск и назначили главным инженером местной судовой верфи. «Зная, что во флоте АКО работает несколько траулеров, однотипных с траулерами, работающими в Мурманске, я, уезжая из Москвы для работы на Петропавловской судовой верфи, взял

чертежи...» Находясь на Камчатке, Семенов убедился, в том что «вопрос производительности котлов на траулерах АКО и других судах, не имеющих искусственного дутья, стоит вследствие необходимости применения низкокачественных и многозольных углей еще более остро, чем в Мурманске... Одновременно значительно улучшаются и тактические данные траулеров, как кораблей, подлежащих мобилизации в военное время».

В качестве опытного судна можно было использовать стоявший зимой 1941—1942 гг. в ремонте траулер «Буревестник», на переоборудование которого следовало затратить всего 10—12 дней. Это судно, построенное в 1930 г. в Данциге (Германия), имело дедейт 544 т и было снабжено главной паровой машиной системы «Ленц» мощностью 600 л. с. Длина траулера составляла 49,4, ширина 8,56, осадка в полном грузу 4,14 м. На ходу он расходовал 11,5 т угля в сутки. Затраты на модернизацию «Буревестника» по предварительной оценке могли составить 12—15 тыс. рублей и «многokrатно окупиться в течение первого года» [3, л. 105, 107].

Для интенсификации горения в поддувала котла предлагалось подавать сжатый воздух от компрессора, установленного на главной машине и приводившегося от нее в действие. Компрессор мог иметь два варианта исполнения: простого действия, навешиваемый на цилиндр низкого давления по типу «тандем», и двойного действия, связанный с цилиндром высокого давления. Последний вариант отличался меньшими габаритами.

Производительность компрессора составляла 130 кг/ч. Воздух от него с давлением 3—4 атмосферы поступал в баллон объемом 0,26 м³, снижавший пульсации воздуха. Затем воздух подводится к форсункам, установленным в поддувалах, из которых он выходил со скоростью до 500 м/с. Применение воздушного дутья позволяло не просто повысить паропроизводительность котла (паросъем с поверхности его нагрева при естественной тяге составлял 18—20, а при искусственной — 25—30 кг/м², то есть увеличивался в среднем на 45 %), но и дополнительно сэкономить топливо в результате замены балочных колосников с большими зазорами на плиточные с малыми отверстиями, сокращавшими провал угля, то есть его потери.

В качестве резервного дутья вместо сжатого воздуха можно было использовать пар самого котла, но при этом наблюдались его значительные потери (более 3 % производительности) и перерасход пресной воды, вызывавший сокращение продолжительности рейса. Применить вентиляторное дутье было сложно ввиду громоздкости его оборудования, которое можно было разместить только за счет уменьшения емкости угольных бункеров, сокращавшего автономность плавания. Кроме этого, установке вентилятора с электроприводом препятствовала недостаточная мощность судовой электростанции.

Осуществить этот оригинальный проект не удалось. Во всяком случае, документов об этом автору выявить не удалось. Скорее всего, причиной

этой неудачи стало то, что скорость траления для камчатских промысловых судов, которых насчитывалось менее десятка, в то время не была определяющим фактором, способствовавшим увеличению уловов. Основным видом добываемой рыбы являлась камбала, запасы которой по сравнению с другими бассейнами казались неисчерпаемыми.

Отрицательной стороной предложения И. П. Семенова являлась возможность форсировки котла, которая, как показал послевоенный опыт эксплуатации паровых промысловых судов, нередко становилась причиной их тяжелых аварий [4, с. 3—4, 6—9].

Второй проект, более сложный в техническом плане, но успешно реализованный, связан с освоением выпуска на Петропавловской судовой верфи калоризаторных двигателей для малотоннажных судов. В 1940 г. предприятие приступило к строительству цельносварных стальных катеров типа «Ж». В течение 1940—1941 гг. оно построило первые четыре катера. Первоначально их предполагалось оснастить дизелями мощностью 50—80 л. с., но начавшаяся война осложнила их приобретение. Тогда литейный и механический цехи верфи освоили производство двигателей, получивших марку К-50 и название «Камчадал».

Типовое устройство калоризаторного двигателя претерпело существенные изменения. В ходе его доработки проявилось творческое отношение к выполнению сложной народно-хозяйственной задачи как со стороны инженерно-технического персонала верфи, так и со стороны рядовых труженников. Так, слесарь механического цеха Чепенков предложил свою конструкцию лубрикатора для подачи смазки к узлам трения. Под руководством и при непосредственном участии технолога Редько литейный цех освоил отливку корпусов форсунок и топливных насосов в металлических формах. Ранее детали сложных форм отливались в земляных формах. Это предложение снизило затраты на их последующую обработку [5, л. 36—38].

Первые две машины предназначались для катера Ключевского лесозаготовительного бота. Всю необходимую документацию, вплоть до изготовления рабочих чертежей, разработали технический отдел и конструкторское бюро верфи. Ожидалось, что машины будут испытаны летом 1943 г. 4 июля 1943 г. директор верфи Кобылянский докладывал: «...июнь месяц по приказу Наркомрыбпрома СССР № 97 должен быть месяцем пуска после строительства новых двигателей “Камчадал”. В результате невнимательности руководства верфи, в первом квартале пуск этих двигателей отодвинут на август месяц. Таким образом, июль является боевым месяцем в деле освоения строительства этих двигателей» [6, л. 64].

Однако ряд технических проблем, впервые преодолеваемых предприятием, не имевшим опыта выпуска столь сложной продукции, не позволил запустить двигатели и в августе 1943 г. Лишь спустя месяц машины сделали свои первые, по сути экспериментальные, обороты.

В сентябре 1943 г. инженер механического цеха Д. Я. Фельдман сообщал об удачно проведенных испытаниях головной машины. «Можем делать свои моторы... На днях впервые в истории Камчатки пущен двухцилиндровый шарокальный мотор мощностью в 50 л. с., построенный полностью из своих материалов силами коллектива судовой верфи... Особенно много поработали над новым мотором слесари тт. Шевченко и Рязанцев, воспитанник ремесленного училища слесарь тов. Беденко» [7].

Отчет Петропавловской судовой верфи за 1944 г. свидетельствует: «Первые два двигателя (опытные) типа “Камчадал” верфью закончены и смонтированы на деревянном катере постройки Ключевского лесокombината. Коленчатые валы для двигателей, а также материал (сталь) для шатунов, поршневых пальцев и на крепежные детали верфью до сего времени не получены. Имеется сообщение, что заготовлено 10 штук коленчатых валов, находятся во Владивостоке. [Время] прибытия на верфь пока неизвестно».

К концу 1944 г. на верфи в разной степени готовности находились 20 машин. «Литье и обработка деталей на первые 10 шт. двигателей закончены, 10 шт. реверс-муфт находятся в стадии окончания... имеем по двигателям готовность: 10 шт. — 60 %, 10 шт. — 5 %» [5, л. 10].

Для современных специалистов некоторый интерес могут представить конструктивные особенности этой давно ушедшей в историю машины и ее основные технико-экономические характеристики, значительно отличающиеся от работающих ныне двигателей внутреннего сгорания.

Двухцилиндровый двухтактный тронковый нереверсивный двигатель «Камчадал» был снабжен кривошипно-камерной продувкой и реверс-муфтой. Детали его остова отливались из чугуна. К фундаментной раме шпильками крепился блок-картер, разделенный на две половины, образовывавшие верхние части кривошипных камер. Картер имел четыре лючка, на которых стояли автоматические воздушные клапаны с кожаными уплотнениями. Стальной коленчатый вал снабжался чугунными противовесами. К его переднему концу крепился маховик, на заднем располагался эксцентрик привода топливных и водяных насосов и ведущая шестерня реверс-муфты. Рубашки цилиндров отливались вместе с цилиндрическими втулками. Контурная поперечная схема газообмена в цилиндре обеспечивалась через окна.

Цилиндровая втулка смазывалась от трех штуцеров при помощи лубрикатора, приводившегося в действие от распределительного вала. Этот же лубрикатор смазывал рамовые подшипники. Цилиндровая крышка делилась на две части: нижняя охлаждалась водой, верхняя представляла собой неохлаждаемый калоризатор. Сверху в него вставлялась форсунка открытого типа с одним отверстием, установленная в охлаждаемую водой вставку. Калоризаторы закрывались кожухами, в которых предусматривались отверстия для нагрева калоризатора при пуске. Напротив этих отверстий располагались нагревательные лампы.

Температура калоризаторов регулировалась дросселированием продувочного воздуха. Для этого в продувочных каналах устанавливались заслонки, управляемые специальной рукояткой. Охлаждался двигатель забортной водой. В ход он пускался сжатыми отработавшими газами [8, с. 184—185].

Степень совершенства двигателя характеризуют его основные технико-экономические показатели. Они показывают, что в целом он не уступал аналогичной продукции специализированных двигателестроительных заводов, в том числе и такого признанного производителя калоризаторных двигателей, как фирма «Болиндер»:

- диаметр цилиндра/ход поршня, мм 250/270;
- среднее эффективное давление, МПа 0,213;
- удельный эффективный расход топлива, кг/(кВт·ч) 0,408;
- действительная степень сжатия 5,9;
- давление сжатия/давление сгорания, МПа 1,4/2,3.

Машина отличалась высокой удельной массой, составлявшей 89,2 кг/кВт, и низкой экономичностью: ее эффективный КПД не превышал 21 %, значительно уступая тогдашним маломощным дизелям с бескомпрессорным распыливанием топлива. КПД последних составлял 33—36 %. Но она могла работать на дешевых низкокачественных топливах, в том числе на мазуте и сырой нефти.

«Камчадалы» работали на маломерных судах до конца 1950-х гг., когда им на смену пришли более совершенные и экономичные дизели. Создание этих машин стало серьезным достижением петропавловских судоремонтников и их вкладом в Победу, показав способность самостоятельно решать сложные технические задачи. Оно явилось конкретным воплощением некогда заезженного пропагандистами понятия «Трудовой подвиг советского народа в годы войны». Интересно, сможет ли какое-нибудь нынешнее камчатское предприятие при наличии современных технологий освоить выпуск продукции сопоставимой сложности?

ИСТОЧНИКИ

1. Исторические этапы развития флота рыбной промышленности и отрасли (1896—1996 гг.) / Под ред. В. Ф. Корельского. — СПб., 1996. — 199 с.
2. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 590.
3. Там же, д. 515.
4. Орехов И. Г. Аварии судовых котельных установок. — М.: Транспорт, 1970. — 136 с.
5. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 675.
6. Там же, д. 593
7. Камчатская правда, 11 сентября 1943 г.
8. Гаврилов С. В. Судовые энергетические установки. История развития: учебное пособие. — Петропавловск-Камчатский, 2003. — 384 с.

«НАЧАЛЬНИКИ КАМЧАТКИ»

Приводимые ниже статьи историка и журналиста Валентина Петровича Пустовита проливают свет на судьбу двух некогда самых могущественных на полуострове людей — фактических «начальников Камчатки» — директора-распорядителя АКО Бориса Исаевича Гольдберга (1930—1934 гг.) и начальника общества Иосифа Александровича Адамовича (1934—1937 гг.).

В. П. ПУСТОВИТ

ЧИСТКА ЧЛЕНОВ

— Ну, как, чистили?

— Нет, пачкали!

Из анекдота 1930-х гг.

Их чистили, невзирая на положение в обществе, не считаясь с полом. Причем, как правило, при большом скоплении народа, что придавало процессу чистки некую «пикантность».

Было три генеральных чистки: 1921, 1929 и 1933 гг. Решение о третьей ЦК принял 10 декабря 1932 г. Спустя несколько месяцев на места спустили разбивку по категориям вычищаемых:

— классово чуждые и враждебные элементы, обманным путем пробравшиеся в партию и остающиеся там для разложения партийных рядов;

— двурушники, живущие обманом партии, скрывающие от нее свои действительные стремления под прикрытием лживой клятвы в «верности» партии, пытающиеся сорвать ее политику;

— открытые и скрытые нарушители железной дисциплины партии и государства, невыполняющие решений партии и правительства, подвергающие сомнению и дискредитирующие решения и установленные партией планы болтовней об их «нереальности» и «неосуществимости»;

— перерожденцы, сросшиеся с буржуазными элементами, не желающие бороться на деле с классовыми врагами, не борющиеся на деле с кулацкими элементами, рвачами, лодырями, ворами и расхитителями общественной собственности;

— карьеристы, шкурники и бюрократившиеся элементы, использующие пребывание в партии и службу у советского государства для своих личных шкурнических целей, оторвавшиеся от масс и пренебрегающие нуждами и запросами рабочих и крестьян;

— морально разложившиеся, роняющие своим неблаговидным поведением достоинство партии, пачкающие знамя партии.

Эти категории 28 апреля 1933 г. установили Центральный Комитет и Центральная Контрольная Комиссия ВКП(б).

На Камчатке, как и в других областях СССР, чистка производилась особыми комиссиями, назначенными областным контрольным органом. При проверке каждого члена и кандидата партии одновременно проверялась работа всей партийной ячейки, всей парторганизации, вскрывались недостатки и упущения в их деятельности.

Подводя итоги чистки Усть-Камчатской, Мильковской и Алеутской районных парторганизаций, бюро обкома ВКП(б) согласилось с выводом комиссии, признавшей «идеологическое и моральное состояние организаций здоровым...» Отмечалось, что в процессе подготовки чистки и в ходе ее проведения «значительно повысилась политическая и производственная активность беспартийных трудящихся масс и авангардная роль коммунистов, уменьшились прогулы, укрепляется труддисциплина, намечились сдвиги к улучшению культурно-бытовых условий трудящихся».

Срывы, неудачи и провалы в работе почти всех партийных организаций области, как, впрочем, и производственных коллективов, объяснялись подрывными действиями классового врага.

«Чтобы колхозы сделать большевистскими, надо колхозы очистить от кулаков, а последние наглеют, есть угрозы членам РИКа (райисполкома. — В. П.), некоторые кулаки незаконно восстанавливаются в правах», — говорил на Первой областной партконференции в декабре 1933 г. делегат Мильковской организации коммунистов Зайцев.

С ним был солидарен председатель облисполкома Д. С. Бузин: «Вредительская работа бывшего белогвардейца Тихомирова в Козыревском колхозе, бывшего вредителя Шпекова в Большерецком колхозе и ряд других попыток классового врага направлен к тому, чтобы сорвать выполнение наших планов... В Большерецком совхозе пало 152 головы рогатого скота. При появлении единичных заболеваний наши специалисты додумались прогнать весь скот через баню. Это было в феврале. После бани выпустили скот в холодное помещение. Само собой разумеется, что падеж скота после этого усилился.

Вылазки кулаков и врагов, как в колхозах, так и в совхозах проявляются в следующих формах: откручивают хвосты у быков, что имело место в Козыревском совхозе, ставят скот в грязное и холодное помещение, в силу чего у скота примерзают хвосты, вымя, около Козыревского колхоза погиб наголодавшийся скот».

Соболевский делегат Кольчугин докладывал, что коммунисты только в одном совхозе вычистили 12 «чужаков». «Чужаки тянутся к руководящим постам... и от них надо решительно избавляться, а у нас два коммуниста в составе правления проводили кулацкое решение “обратить продукцию фермы

в натуральный доход колхозников”, они же занимались очковтирательством и просили помощи в уборке, показывая преувеличенные посевы».

Из общего тона выступлений на конференции выбивался голос елизовчанина Минькова, высказавшего тревогу по поводу отсутствия «борьбы с полевыми вредителями овощей — червями».

В центре внимания комиссии по чистке партийных рядов оказалась самая большая организация на Камчатке — АКО, в ведении которой была вся экономика области, в том числе рыбная промышленность. Много места ей уделялось в постановлении по докладу секретаря ячейки ВКП(б) АКО Иванова.

«Среди завербованных имелись беременные, полные инвалиды, подростки, психические больные. Тщательной проверки... в местах вербовки во Владивостоке проведено не было, и, как следствие, отсюда среди завезенных на промысел большая засоренность классово чуждыми. Так, например, только по одному Крутогоровскому рыбрайону выявлено за текущую путину и выгнано с производства 40 кулаков. Массовая потеря документов вербовочных бюро затрудняла... проверку и выявление чужаков.

Рабочим во Владивостоке и в пути не были созданы сносные условия, а на пароходе “Скала”, где везли три тысячи пятьсот рабочих, кормили соленой рыбой и не давали воды, что перерастало в прямое издевательство. В помещениях рабочих на многих промыслах грязь, отсутствие питьевой воды, двухнарная система, рваные палатки, теснота.

...Глубоки еще уравнилельные тенденции. Сдельная оплата труда проведена не везде, а ловцам Западного побережья Камчатки произведена оплата из поденного расчета вместо установленной сдельщины. Такая система приводила к снижению производительности труда, вызывала справедливое недовольство рабочих. Рабочие при перерасчете обсчитывались, в то же время отдельные ответственные работники получали незаконно высокие ставки. Заработная плата по отдельным управлениям не выплачивалась рабочим месяцами».

Представитель чекистов Матков призвал участников партконференции «мобилизовать революционную бдительность снизу самих рабочих масс», а парорг АКОрыбы Каплунов заявил: «Получена телеграмма слета ударников Озерной, которые в числе 398 человек категорически протестуют против назначения и возврата» прежнего начальства. Один из них «прихватил с собой темную личность Амбеликуполо, который сейчас возглавляет подготовку к путине 1934 года, открыто заявляя, что он арестованных за открытое вредительство Друзе и Власова вредителями не считает, а постановку неводов с разрывом от берега считает вредительской постановкой. Если этот букет вычищенных, опирающийся на вредителей, останется у руководства, то подготовка к путине будет провалена».

Через некоторое время Каплунов попросил слова еще раз и добавил к уже сказанному: «Засоренность рыбных районов велика. Классовый враг старается пролезть на командные участки, захватить решающие участки наших работ в смысле производства лова и обработки, и, кроме того, свои лапы запускает и в бараки, и в бригады — везде, где только возможно». И приводил примеры: «На Иче техруководитель вывел из строя два ставных невода — оказался колчаковским карателем, арестован, бежал, арестован снова; другой белый офицер снят с работы за вредительство, предан суду; Восховцев в Кихчике с подложным комсомольским билетом разложил бригаду».

Во многих выступлениях на конференции звучала одна и та же мысль: надо всерьез браться за руководство АКО. Это пытались сделать и ранее, но безуспешно. Дело в том, что несколько лет возглавлявший дирекцию акционерного общества Борис Исаевич Гольдберг имел мощную поддержку в Москве: ему доверял нарком пищевой промышленности СССР Анастас Иванович Микоян, его принимал сам товарищ Сталин.

По уставу, утвержденному Советом Народных Комиссаров СССР в 1927 г., АКО имело право эксплуатации рыбных, пушных, горных и «естественных богатств», добывать, скупать и реализовывать золото, перерабатывать добываемые и скупаемые у населения продукты, торговать ими, содержать «собственный морской тоннаж, а также речные и сухопутные средства сообщения». АКО также занималось звероводством, лесоразработкой...

Вся экономика области была сосредоточена в руках дирекции АКО, а точнее — Б. И. Гольдберга. Партийные органы в течение ряда лет принимали решения, направленные против него, казалось, еще немного — и он «слетит», но... Когда вставал вопрос «или — или» (так далеко заходил конфликт), центр менял партийную верхушку Камчатки, а Гольдберг оставался. Двоевластие сохранялось.

Чистка членов происходила на открытых партсобраниях. Основатель большевистской партии Владимир Ильич Ленин рекомендовал чистить коммунистов в присутствии беспартийных, чтобы и они могли высказываться в полной мере.

По делу Б. И. Гольдберга Петропавловская горрайкомиссия по чистке партии заседала 20 октября 1933 г. на открытом собрании ячейки ВКП(б) управления АКО.

Вначале ознакомились с автобиографией Гольдберга. Согласно ей, работать он пошел с семи лет (отец-строитель убится, упав со второго этажа), трудился на посудной и кондитерской фабриках, парикмахерской, затем в типографии: разборщик, наладчик, печатник-машинист...

Примечательно, что глава АКО «нигде, ни в какой школе не учился», называя себя самоучкой.

Вступив в Читинскую организацию РСДРП в 1902 г., он печатал прокламации. В 1903 г. впервые арестован казаками, но тут же освобожден. В 1905 г. состоял в Томской боевой дружине, «с которой сидел в железнодорожном управлении во время пожара вследствие поджога черной сотней. И случайно, совместно с другими, спасся». В 1907 г. бежал из вятской ссылки...

Призванный в армию в 1915 г., Гольдберг встретил Февральскую революцию рядовым запасной батареи и был избран товарищем (заместителем) председателя Томского Совета солдатских депутатов. В 1918 г. он — комиссар финансов Томской губернии, организовывал красноармейские части и партизанский отряд. В следующем году — начальник и комиссар управления особых формирований Восточного фронта. В 1920 г. становится командующим войсками Приволжского военного округа и одновременно запасными армиями Республики.

После гражданской войны — заместитель председателя Главного комитета госсооружений, председатель комиссии по реорганизации военно-художественных учреждений Рабоче-Крестьянской Красной Армии, помощник начальника главного управления Военно-Воздушного флота СССР. В 1924 г. — директор обувной фабрики и, по совместительству, находился на военной работе. В 1925 г. — коммерческий директор треста «Моссукно», торговый представитель в Персии (Иране), где проработал два года.

«Мы чистим самого старого большевика на Камчатке», — предупредил собравшихся член партии Прохоров. Председатель облисполкома Бузин предположил, что Гольдберг не случайно пошел работать в АКО, а «чтобы отойти от центра, от крайкома, быть на Камчатке единоначальником». И продолжал: «Гольдберг очень самонадеян и убежден, что почти непогрешим. В 1930 г. тов. Сталину докладывал, что на Камчатке расти ничего не будет — разве может коммунист так информировать, тогда как я был здесь, имели картофель, молоко и прочее...»

«Три года работы Гольдберга на Камчатке, — говорил Каплунов, — это три года борьбы против партийного руководства, три года очковительства.., три года потери классовой бдительности, срастания с классово чуждыми и вредительскими элементами».

Юдин (член партии): «Налицо факт покровительства белогвардейским женам, работавшим машинистками, зарабатывающими по 900 руб. в месяц, и от него никуда не уйдешь». Алексеева (член партии): «В работе разменивался на мелочи... наложил бронь на все шелковые вещи и т. п.»

Другой коммунист вспомнил о намерении директора Петропавловского совхоза сделать беседку для директора-распорядителя АКО — «подмазать» ему — несмотря на жилищный кризис. «Лошадей не хватает, но для сына Гольдберга нашли и катали его долго».

Следующий чистильщик возмущался выпиской товаров врачу, которая «раскатывалась» с руководителем АКО на пароходе по побережью и заботилась лишь о его здоровье и фотографа, бывшего при них, а свои непосредственные обязанности — лечить простых тружеников — не выполняла. «Она была так привязана к тебе, что не поехала в Корф, а ведь там была эпидемия цинги, и туда она была откомандирована по приказу...»

Когда по регламенту пришло время вопросов, Б. И. Гольдберга спросили и об этом, правда, с добавкой: почему на «Смоленске» случился «дебаш между ними», после чего было «поломано много вещей». Он отвечал: «Я думаю, все равно, кто с кем живет».

Вопрос: «Являлся ли ударником и с кем соревнуешься?» Ответ: «Считаю себя ударником, так как прихожу на работу раньше и ухожу позже всех. Работаю по 18 часов в сутки. Соревноваться не с кем. Укажите!»

Вопрос: «В чем состоят характерные черты ленинского стиля в работе и его особенности?» Ответ: «Изучать производство того участка, где работаешь, проверять распоряжения, кои проводятся в жизнь и т. д.»

Вопрос: «Почему не получил орден Красного Знамени?!» Ответ: «Представлен во ВЦИК — и все, но я не справлялся. Если нужно, то дадут».

Вопрос: «Имеете ли задолженность по квартплате?» Ответ: «За квартиру я вообще не плачу»...

Борису Исаевичу было задано 228 вопросов. Столько на Камчатке при чистке не задавали никому. Один из последних, № 225, гласил: «Почему ушел из ГУМа?» На что он отвечал, что ЦК предложил выехать в АКО.

Гольдберга не перевели ни в кандидаты, ни в «сочувствующие». Исключили из партии с длинной формулировкой: «За потерю классово бдительности, выразившуюся в наличии в аппарате заведомо классово чуждых и вредительских элементов. За кабинетно-бюрократическое руководство, отрыв от рабочего класса и игнорирование партийной, профсоюзной организаций. За очковитирательство, выразившееся в составлении заведомо необоснованных и необеспеченных исполнением производственных планов (уголь, лес). Наплевательское, легкомысленное отношение к расходованию государственных денег (десятки миллионов убытков) и фондов снабжения, за игнорирование решений Партии и Правительства о внимательном отношении к нуждам и запросам трудящихся.

За оппортунистическую практику в руководстве, выразившуюся: в отсутствии конкретных мер по осуществлению хозрасчета, невыполнении планов по рыбпутине, лесозаготовке, добыче угля.

За неискреннее поведение при чистке. За слабую политическую грамотность. Как перерожденца...» Иными словами, по четвертой категории.

...Не везде, однако, чистка проходила гладко. Горрайкомиссия отметила «ряд попыток со стороны классово чуждых элементов использовать чистку

в своих целях» и привела следующие факты: «а) выступление врача Покровской при проверке коммуниста завоблснабом в ячейке облисполкома, сводящееся к тому, что “ответработники обедаются, а остальные голодают”; б) попытка жены исключенного заместителя (редактора газеты «Камчатская правда». — В. П.) Егорова, воспользовавшись своим служебным положением в прокуратуре, привлечь к ответственности учительницу, выступившую на чистке с разоблачением действий Егорова, и тем самым опорочить дело чистки и зажать критику (жена Егорова и содействовавшая ей следователь прокуратуры Богданова теперь осуждены); в) попытка бывшего приживальщика на частных хозяев рыбопромышленных фирм, ныне берегового сторожа Коровеновского охаять всю работу партиячки и советского промысла, пытавшегося доказать, что раньше “при хозяине все было хорошо, а теперь все только плохо”».

О результатах чистки 21 декабря 1933 г. на Первой областной партконференции докладывал секретарь обкома ВКП(б) И. И. Самсонов: «Чистка была предпринята совершенно своевременно... По городу исключен 51 коммунист и 21 кандидат, переведено из членов в кандидаты 23 чел. и в сочувствующие 1, из кандидатов в сочувствующие переведено 10 чел. Это составляет 19,5 %.

В общем по городу исключены: чуждых — 10 чел., двурушников — 4, за нарушение железной дисциплины — 24, шкурников, карьеристов и бюрократов — 4, морально разложившихся — 17.

Этот “букет” находился в рядах нашей партийной организации, всячески мешал и тормозил нашу работу, разваливал нашу работу, и в данное время, освободившись от него, от этого лишнего и ненужного балласта, горайонная организация будет лучше работать и лучше справляться со всеми поставленными перед ней задачами».

После чистки, подчеркнул докладчик, «мы имеем значительное уменьшение рядов нашей организации: из 943 человек у нас осталось 703... Самый большой процент вычищенных — 26,4 % — по Милюковскому району...»

О дальнейшей судьбе Б. И. Гольдберга точных сведений нет. Известно, что он был переведен в Москву в Наркомат пищевой промышленности СССР. Об этом свидетельствует письмо его помощника Недвецкого, который 15 сентября 1934 г., обращаясь к своему бывшему патрону, просил «поставить вопрос перед наркомом пищевой промышленности т. Микоян об отзыве меня с Камчатки из системы АКО для работы с Вами в системе НКПП». Скорее всего, эта неординарная личность, так же как и многие другие, не пережила время политического террора. На смену директору-распорядителю АКО Б. И. Гольдбергу весной 1934 г. на Камчатку прибыл начальник АКО И. А. Адамович.

ПРОЙТИ СКВОЗЬ СТЕНУ

(Гибель начальника АКО И. А. Адамовича по материалам НКВД)

1. ТАИНСТВЕННАЯ ЗАПИСКА

22 апреля 1937 г. в Петропавловске в квартире начальника АКО Иосифа Александровича Адамовича по ул. Партизанской, 42 произошло событие, весть о котором быстро разнеслась по городу.

Домработница Евдокия Сергеевна Грищенко рассказала на допросе у следователя НКВД: «...в шесть с половиной часов вечера, когда его жена Софья Сергеевна Шамардина ушла на партконференцию, Адамович остался дома, дверь в его комнату была закрыта, и что он там делал, мне неизвестно, так как я была рядом во второй комнате — штопала чулки. Около семи часов вечера, когда я, взглянув в окно, увидела, что в бухте горит кунгас, я со своей комнаты крикнула: “Иосиф Александрович, смотрите, горит кунгас!”. Он, не выходя из комнаты, сказал: “Ничего, там все будет в порядке, все сделают”. Потом, приблизительно через десять минут Адамович открыл свою дверь и попросил достать ему маленькие его галоши.

Я сразу пошла в кладовку за галошами, принесла в кухню, вытерла и опять крикнула Адамовичу: “Иосиф Александрович, галоши готовы”. Он мне на это ничего не ответил, я сказала тогда ему второй раз об этом и пошла к его дверям. Не получив от него ответа, я открыла дверь в его комнату и увидела, что он лежит на кровати с синим лицом и хрипит, я сильно испугалась, не подходя к нему решила, что с ним припадок и бросилась звонить по телефону Никитиных (жене заместителя начальника АКО. — *В. П.*), которой сказала, что с Адамовичем плохо и просила вызвать Шамардину и врачей, мне обещали, и я опять не заходя в комнату к Адамовичу, побежала к рядом живущей женщине-врачу... и с ней вместе зашли в комнату Адамовича, и здесь я увидела, что с ним не припадок, а он застрелился, у него был пробит висок пулей навывлет, и в руке он держал браунинг. Подушка, постель и пол были в крови, он лежал без сознания и хрипел, ничего не говорил».

Допрошенная на другой день после домработницы (24 апреля 1937 г.) «женщина-врач» Мария Федоровна Прокопенко показала: «22 апреля с. г. в седьмом часу вечера ко мне на квартиру прибежала гражданка Волкодав, которая позвала меня для оказания медицинской помощи Адамовичу, т. к., по словам домработницы Адамовича гражданки Грищенко, у Адамовича припадок. В дом к Адамовичу я зашла вместе с гражданкой Волкодав, я сразу же зашла в спальню и увидела Адамовича, лежащего на кровати

с браунингом в правой руке, и ранение черепа с выходным отверстием и мозговыми веществами на поверхности черепа, констатировав, что ранение смертельно, вышла и сказала присутствующим гражданке Никитиных, домработнице и гражданке Волкодав, что помочь ничем не могу, что необходимо сообщить в милицию и его близким.

В свою очередь, я позвонила в больницу, чтобы принесли перевязочный материал. К письменному столу я не подходила и никаких записок не видела, вернее, не обращала внимания на записки. После моего прихода, приблизительно через десять минут, прибежала жена Адамовича гражданка Шамардина, до прихода Шамардиной за две минуты пришли два врача: т. Макаров и Стратанович, которые находились на пороге входа в спальню Адамовича и не пускали в спальню гражданку Шамардину из-за боязни, чтоб не произошли какие-либо неприятности с Шамардиной.

Когда пришла Шамардина, она была страшно взволнована, все с себя срывала, в частности сорвала белый шарф, рвала его в руках и бросила на стол, нам — всем женщинам — с истерическим криком предложила уйти, что мы и выполнили».

И они вышли на улицу. Там, согласно показаниям М. Ф. Прокопенко, Волкодав и спросила ее, не видела ли она, как Шамардина рвала какую-то записку, на что та ответила отрицательно. По мнению Прокопенко, гражданке Волкодав это «просто показалось».

Тем не менее Мария Николаевна Волкодав настаивала на своем. По ее утверждению, Шамардина, не заходя в кабинет Адамовича, направилась к столу, находящемуся в столовой. «В это время, — говорила Волкодав следователю, — она стояла спиной ко мне, а когда повернулась ко мне лицом, то рвала какой-то кусок бумаги, но что именно, я не знаю».

Сержант госбезопасности Дрокин, проводивший допрос 26 апреля, поинтересовался, видела ли Мария Николаевна обрывки бумаги, изорванной Шамардиной. «Нет, этого я не заметила, так как после того, как она обернулась от стола, нас попросила выйти». «Могли ли видеть присутствующие то, что Шамардина рвала бумагу-записку?» — спросил следователь. «Этого я сказать не могу», — отвечала соседка Адамовича. Далее между ними произошел такой разговор: «Вы кому-либо рассказывали о том, что по приходу Шамардиной домой, она рвала записку, взятую ей на столе в столовой?» «Я рассказывала только врачу Прокопенко...» «Вы подтверждаете то, что Шамардина действительно рвала... записку?» «Точно подтвердить не могу, но хорошо знаю, что Шамардина какую-то записку или бумажку рвала. Шамардина, как видно было из ее поведения, была крайне недовольна присутствием посторонних...»

Из акта, подписанного врачами М. М. Макаровым, В. И. Стратановичем, А. Ф. Буяновым и А. С. Сидорчуком: «При оказании медицинской помощи

гражданин Адамович находился в состоянии агонии, с быстро падающим в наполнении пульсом... Пострадавшему была наложена астеническая давящая повязка. Запаха алкоголя, а также других лекарственных не обнаружено. При явлении нарастающего падения сердечной деятельности в 19 часов 45 минут констатирована смерть».

Жену Адамовича допрашивали 30 апреля 1937 г. Речь шла, главным образом, о связях супругов с врагами народа, и прежде всего, с К. Б. Радеком. Этот «блестящий публицист, постоянный сотрудник “Правды”, “Известий” и ряда журналов [МСЭ, 1-е издание, т. 7, М., 1930]», проходивший в январе 1937 г. по делу «параллельного антисоветского троцкистского центра», получил десять лет лишения свободы.

В 1920-е годы Карл Радек был, пожалуй, самым близким к партийной верхушке журналистом. С. С. Шамардина, по ее словам, познакомилась с ним в 1926 г. Она работала тогда прокурором Минского округа, а И. А. Адамович — председателем Совнаркома Белорусской ССР. Радек приезжал в столицу Белоруссии с докладом. Пришел к ним в гости, рассказывал о Ларисе Рейснер, о международной обстановке... Софья Сергеевна не могла вспомнить, вел ли он разговоры об оппозиции.

Второй раз Шамардина виделась с Радеком уже в Москве, когда ее муж возглавлял Главсахартрест СССР. «Он был у меня в отсутствие Адамовича, и не у Адамовича, а именно у меня, — подчеркнула Шамардина в собственноручных показаниях 29 апреля 1937 г., — никаких разговоров на политические темы не было — пошутили, посмеялись». Однако на следующий день на допросе она уточнила: «Во время этого посещения меня Радеком, он рассказывал о разных шуточных вещах. Говорил также о том, что был в ссылке (в январе 1928 г. постановлением Особого Совещания Коллегии ОГПУ СССР выслан на три года за антисоветскую деятельность, в мае 1929 г. освобожден. — *В. П.*) и что когда у него потребовали партийный билет, то заявил: “Верните мне членские взносы, тогда я отдам его”.

Когда вернулся в Москву Адамович, я ему рассказала об этой встрече с Радеком. Он был чрезвычайно недоволен... по двум соображениям. Первое — то, что Радек — троцкист, и второе — по личным мотивам, как муж».

Как-то Карл Радек пришел к ним домой с женой и писательницей Лидией Сейфуллиной, автором повести «Виринея», не утратившей популярности у читателей и спустя десятилетия, о чем говорит ее экранизация в 1969 г. Л. Сейфуллину Шамардина знала с 1918 г., т. е. еще беспартийной (Софья Сергеевна стала большевичкой годом позже). Теперь же она работала в ЦК и вращалась в актерских, художественных и писательских кругах по долгу службы.

«Это было в 1930 году — хорошо помню, так как говорили о смерти Маяковского», — пишет Шамардина. В документальном очерке А. Смышляева

«Смерть в день рождения Ленина» (его книга «От Адамовича до Бирюкова», Петропавловск-Камчатский, 1996) рассказывается об отношениях девятнадцатилетней Сонечки Шамардиной с поэтом-бунтарем в 1913—1914 гг., которые зашли так далеко, что он собирался жениться на ней. В трагедии «Владимир Маяковский» есть строки, посвященные Шамардиной. Затем она сблизилась с другим поэтом — Игорем Северяниным. Тот тоже восхищался красотой Сони, ее глазами, что «смелы и дики». И тоже увековечил ее в стихах.

С. С. Шамардина не детализирует разговор о самоубийстве Маяковского, возможно, говорили и о «жизни втроем»: Поэт + Ося + Лиля Брики. Последние, как выяснилось не так давно, являлись тайными агентами ОГПУ.

До отъезда Адамовича с Шамардиной на Дальний Восток они попали к Радеку в Дом правительства, где он жил, на читку «какого-то еще не напечатанного романа писателя Зарубина» (скорее всего, Владимира Зазубрина, так как пригласила Сейфуллина, приехавшая, как и он, из Сибири). И вот автор кончил читать. Все молчали, вспоминает Шамардина, а «Адамович, со свойственной ему экспрессией, раздраконил прочитанное, квалифицировал... вещь как кулацкую».

В 1932—1933 гг. И. А. Адамович работал уполномоченным Наркомснаба в г. Никольске Уссурийской области. В 1934 г. его переводят начальником АКО в Петропавловск-на-Камчатке. За ним следует супруга. Поженились они, по сведениям А. Смышляева, в 1921 г. после возвращения Шамардиной в Белоруссию, а в 1928 г. она уже руководила Главполитпросветом республики.

16 апреля 1934 г. начальник АКО И. А. Адамович был кооптирован в состав бюро Камчатского обкома ВКП(б). В июле того же 1934 г. С. С. Шамардина была утверждена временно исполняющей дела завкультпропом, а спустя без малого год — заведующей отделом руководящих партийных органов обкома ВКП(б), затем ее, подобно мужу, вводят в бюро обкома.

Все своим поведением в первые же часы на камчатской земле Адамович продемонстрировал полную противоположность предшественнику Б. И. Гольдбергу, постоянно конфликтовавшему с местными властями. Выступая в мае 1934 г. на пленуме обкома ВКП(б), Адамович сказал: «...прежнее руководство: сначала едут в АКО, а там уж после как-нибудь заглянут в областные организации... приехав сюда, я считал необходимым говорить сначала с секретарем областной партийной организации, с ОГПУ и уже после, вечером я поехал в АКОпоселок».

«Хороший организатор и крепкий большевик», — такую характеристику дает по прошествии двух лет обком партии. В красных уголках рыбопромышленных предприятий, пишет А. Смышляев, висели портреты Иосифа Александровича. Но не пройдет и двух месяцев со дня гибели Адамовича,

как с той же обкомовской трибуны прозвучит: «В порту додумались заказать памятник Адамовичу, отлили цементную загородочку на судоремонтном, а памятник деревянный сделал Сидоров в порту, и все это под носом политотдела...» Другой оратор дополнит: в виде огромной чаши. Что за памятник? По всей видимости, надгробный.

2. КРУГ ЗАМКНУЛСЯ

Летом 1936 г. в Камчатское областное управление (КОУ) НКВД поступил запрос из особого отделения Карельского укрепрайона в связи с «разработкой» чекистами брата начальника АКО — командира отдельной артиллерийской бригады Владимира Александровича Адамовича. Сохранились два ответа. В первом сообщается: компромата на начальника АКО нет. Во втором излагается: «При его руководстве АКО ни один год не выполняло планы добычи, вывоза рыбопродукции, ежегодно Акционерное Общество приносит миллионные убытки. Аппарат АКО засорен классово-чуждым, вредительско-троцкистским элементом, борьбы с которым не вел, а наоборот, брал их под защиту. Адамович И. А. имел тесную связь с контрреволюционерами-троцкистами Радеком, Путна, Яглом, Аркусом и Бухариным...»

Первый ответ подписан 25 июля 1936 г. заместителем начальника КОУ НКВД Лепиным, второй — 26 апреля 1937 г. главой этого учреждения комбригом Александром Петровичем Львом.

Следственное дело на начальника АКО И. А. Адамовича было заведено КОУ НКВД по указанию свыше (УНКВД по Дальневосточному краю, г. Хабаровск) 10 марта 1937 г. В качестве основания прилагалась копия документа о связи Иосифа Александровича с арестованным чекистами военным атташе в Великобритании В. К. Путной: «...этот Путна — троцкист и зиновьевец, и к этому Путну на квартиру (во Владивостоке. — *В. П.*) часто ездил управляющий акционер. об-вом Камчатки Абрамович... Вот я и думаю, что Абрамович такая же сволочь, как и Путна, так как они — Путна и Абрамович — всегда вместе...» Вышеприведенное датировано 18 августа 1936 г.

Что же в самом деле было общего у начальника АКО Адамовича и командира Витовта Казимировича Путны в бытность его командующим Приморской группой войск на Дальнем Востоке? Оба воевали в Первую мировую войну. И тот, и другой вели революционную пропаганду среди солдат. После октября 1917 г. Адамович — организатор Красной гвардии в Белоруссии, Путна — Витебского военного отдела, затем с мая 1918 г. — военный комиссар местного военкомата. Адамович летом того же года становится сначала помощником начальника, а через некоторое время начальником Смоленского гарнизона. Путна с сентября 1918 г. по май 1919 г. — комиссар 1-й Смоленской дивизии.

В 1918—1919 гг. Адамович участвует в подавлении контрреволюционных восстаний в Смоленской, Гомельской, Витебской, Могилевской губерниях. Видимо, не остается в стороне от этого и 1-я Смоленская дивизия. Однако в точности известно, что в 1921 г. В. К. Путна в числе других красных командиров умирал кронштадцев, выступавших за Советскую власть без коммунистов.

Но были в их биографиях и несхожести, и главная — не в том, что Иосиф Александрович вступил в партию большевиков в 1918 г., а Витовт Казимирович годом раньше. Адамович никогда не примыкал ни к каким оппозициям, а вот Путна примыкал, правда, лишь однажды (в 1923 г.) — к троцкистской, но вскоре отошел от нее.

13 марта 1937 г. состоялось общее закрытое собрание членов ВКП(б) парторганизации управления госбезопасности КОУ НКВД с проработкой решений февральского пленума ЦК ВКП(б) по докладу И. В. Сталина «О недостатках партийной работы и мерах по ликвидации троцкистских и иных двурушников». Один из выступавших, Шарковский, сказал: «Мне известно, что в наших условиях, условиях Петропавловска, есть лица, которых не принято критиковать, и их не критикуют, к ним и к их действиям относятся примеренчески, прямо говорить нельзя, за это обязательно прижмут. Адамович и Орлинский (А. Р. Орлинский — начальник политсектора АКО. — *В. П.*) в прошлом заявляли: “Нам на Камчатке принадлежит все, кроме воздуха, который принадлежит Пармичеву” (М. И. Пармичев являлся командиром летного погранотряда № 2, его отряд имел в своем распоряжении десяток самолетов. — *В. П.*)».

По уставу 1927 г., утвержденному СНК СССР, АКО предоставлялось право эксплуатировать рыбные, пушные, горные и естественные богатства; добывать, скупать и реализовывать золото; перерабатывать добываемые и скупаемые у населения продукты; снабжать население всеми необходимыми товарами; содержать собственный морской тоннаж, а также речные и сухопутные средства сообщения как для своих надобностей, так и для платного обслуживания всех остальных нужд... указанных районов». Каких? Камчатской и части Николаевской областей, островной территории Охотского и Берингова морей, Ледовитого океана, в том числе о. Врангеля.

Так что есть все основания считать И. А. Адамовича вторым (после секретаря обкома) лицом на Камчатке. По государственной значимости и хозяйственно-экономической власти с ним не мог соперничать даже председатель облисполкома.

23 апреля 1937 г. Хабаровск направил на имя комбрига Льва меморандум № 280 под грифом «Совершенно секретно»: «Произведите самое тщательное расследование обстоятельство самоубийства. При изъятии всех документов Адамовича, как на службе, так и на квартире. Результат теле-

графьте немедленно». Лев сообщал: «На проходящей райпартконференции делегатами... Адамовичу были заданы ряд настойчивых вопросов о его знакомстве, связях с троцкистами... Краткие ответы Адамовича... не удовлетворили. Никоновым (сменившим на посту первого секретаря обкома В. А. Орлова, снятого во время Петропавловской райпартконференции. — В. П.) Адамовичу было предложено 22—23 апреля по вопросу о его связях с троцкистами выступить и доложить более подробно, но он не успел выступить, покончил самоубийством».

Из собственноручных показаний С. С. Шамардиной: «В этот день в перерыве были, как всегда, работники АКО по делам, он дал указания, назначил прием на 23 апреля, побрился, шутил с парикмахером. Вообще последние два дня он даже напевал дома и шутил, как прежде, с домработницей. Потом лег на кровать, закурил... Спросил, как думаешь — сейчас выступить или еще послушать? Я посоветовала послушать, что скажет Кушковский и Зверев (заведующий отделом пропаганды и агитации обкома ВКП(б) и областной прокурор. — В. П.). Он согласился. Потом говорит — ведь, что я ни скажу, — опять не поверят. Я посоветовала взять речь Сталина, прочесть еще раз. Особенно обратила его внимание на абзац, где тов. Сталин говорит о людях, которые не сразу порвали приятельские отношения с троцкистами, говорила, что партия же знает, как в этом вопросе разбираться.

Он взял у меня речь Сталина и сказал, что будет готовиться к выступлению. А мне сказал через несколько минут — иди, послушай, что будут говорить, и запиши для меня. Скажи, что я опоздаю... И я ушла... очень мучился, что никто к нему не подходит из товарищей. Говорил, что даже Орлинский уже его избегает. Спрашивал, не говорил ли со мной кто-нибудь, в частности, тов. Лев».

Шамардина опускает свой ответ мужу. Не знаем его и мы. Зато знаем, что 19 апреля 1937 г. подчиненный Льва Оглуздин допросил как свидетеля их бывшую домработницу Федосью Еремеевну Каменеву на предмет прошлого Шамардиной. И узнал следующее: мать Софьи Сергеевны являлась помещицей; один из братьев, офицер, расстрелян красными, поэтому мать настроена против Советской власти, и на этой почве у них с Адамовичем всегда споры, он, приезжая в Москву, не хочет из-за тещи останавливаться в своей квартире; племянник Шармардиной (якобы с ее слов) такой же несоветский человек, как и ее расстрелянный брат Михаил.

При обыске на квартире И. А. Адамовича чекисты нашли много различных записей, в том числе ту, которая именуется его предсмертным письмом (в деле все это представлено копиями). По Шамардиной, кроме этого письма, никаких документов, относящихся к последним дням жизни мужа, в доме не было.

В машинописной копии предсмертного письма Адамовича говорится о стене недоверия, которая «возрастает», а в таком положении он никогда

не был и быть не хочет. «Отсюда, — гласит текст документа, — мой непартийный выход. Простите мне за это, дорогой и любимый товарищ Сталин и товарищ Микоян. Простите, товарищи камчатские партийцы. Прости, милая и родная Сонюшка. Работай, Сонюшка, на пользу партии за тебя и за меня... Простите мне не за мою вину, ибо я не тот, которым многие теперь считают, а малодушный. Ибо у меня не хватило сил доказывать мою партийную чистоту совести путем проверки и выдержкой довести до конца».

Отношение к гибели мужа Софья Сергеевна выразила в тех же собственноручных показаниях от 29 апреля 1937 г. «Я обращаю еще раз внимание на мою записку тов. Леву о разговоре с Адамовичем прокурора Зверева. Безгранично преданный и любящий жизнь, как ребенок, часто простодушный — ему, видимо — теперь я это знаю — показалось, что вокруг него... замкнулся круг.

Нечего ему было скрывать от партии, не виновен он своей жизнью перед партией. Виновен только смертью. Ошибки, которых у него было много в работе — он сам о них говорил и писал — не могли поставить его вне партии.

В Москве у меня, если я их не уничтожила, хранятся его записки, вернее письмо, которое он писал, будучи в тяжелом состоянии в 1931 году. Мне сейчас помнится, что это письмо было очень тяжелое и намекало о смерти. Письмо это я найду у себя в Москве и, если нужно, перешлю в копии. Если оно сохранилось у меня. Тогда он тяжело переживал, но был окружен вниманием и заботой товарищей».

На следующий день после смерти Адамовича его домработница Е. С. Грищенко говорила, что была удивлена, «почему Шамардина пошла (на конференцию. — В. П.) одна, а Адамович остался, но спросить его не решилась...» Разговора их между собой она не слышала, знает только, что «они, пообедав, легли отдохнуть, в шесть часов пили кофе», а через полчаса Шамардина ушла...»

29 апреля 1937 г. Софья Сергеевна письменно раскисалась в том: «Тяжелее всего мне сознавать, что, может быть, я могла его спасти, если бы не оставила его одного. Страшно, если это будет на мне висеть всю жизнь».

С. С. Шамардина умерла в 1984 г. в возрасте девяноста лет, в то время как ее мужу незадолго до гибели 26 декабря 1936 г. исполнилось сорок.

3. НА КРОВЬ ПОХОЖЕЕ ВИНО

Уроженка г. Несвиж Новогрудского уезда Минской губернии, с гимназическим образованием, дочь акцизного чиновника, Шамардина Софья Сергеевна была арестована УНКВД Московской области 21 ноября 1937 г. (А. П. Льва взяли 12 ноября в Хабаровске). В ее квартире нашли книги К. Каутского, О. Бауэра, Н. Бухарина...

Ей вменялись в вину незаконный переход границы с Польшей в 1921 г., связь с врагами народа Радеком, Путна и Кореневским, хранение контрреволюционной литературы.

С. С. Шамардина объяснила: 2 мая 1921 г. Центральное бюро КП(б) Белоруссии послало ее в колхоз «Вепраты», расположенный в пограничной полосе. Возчик хорошо не знал дорогу и завез ее на чужую территорию (граница в то время не была четко определена). Поляки продержали ее у себя пять-шесть дней, после чего освободили, и она вернулась домой. Свидетель О. Н. Конокотин подтвердил ее показания, заявив, что Шамардина занимала должность инструктора женотдела и находилась в командировке. ЧК занималась этим вопросом, и дело прекратила.

По поводу связи с Путна Шамардина рассказала об их знакомстве через мужа в г. Никольске в 1932 г. «Встречались с ним у себя на квартире и в квартире Путна, а также в горкоме. В 1934 г. приехала с мужем на Камчатку и с Путна больше не встречалась». И добавила: никаких контрреволюционных разговоров ни с Радеком, ни с Путна не велось, все эти встречи не носили политического характера.

Постановлением Особого Совещания при НКВД СССР от 22 декабря 1937 г. С. С. Шамардина «за контрреволюционную деятельность» заключается в концлагерь на десять лет.

5 апреля 1949 г. — второй арест, произведенный Куйбышевским РО УМГБ Московской области. Опять — Особое Совещание, его постановление от 25 мая того же года с прежней формулировкой. На сей раз отправлена («как повторница») на спецпоселение.

В 1954 г. УКГБ при Совете Министров СССР по Московской области проверило дело Шамардиной в связи с жалобой, поступившей от нее. Были получены сведения, что она «по учетам Министерства общественной безопасности Польши и архивным материалам довоенных польских органов не проходит».

15 июля 1955 г. Военная Коллегия Верховного Суда СССР отменила постановления Особого Совещания (за 1937 и 1949 гг.) в отношении Шамардиной, а уголовные дела о ней прекратила за отсутствием состава преступления.

Когда в декабре 1963 г. Военная прокуратура Дальневосточного военного округа отказала в реабилитации расстрелянного в 1938 г. начальника Камчатского областного управления НКВД А. П. Льва, С. С. Шамардина обратилась в Главную Военную прокуратуру СССР с отзывом о нем: «Александр Петрович Лев остался в моей памяти как безупречно честный человек, хороший, отзывчивый товарищ... Если он по своей работе... был вынужден выполнять то, что требовалось от него от имени партии (подписывать ордера на арест расстрелянных затем людей. — *В. П.*), не дает мне оснований изменять о нем добрую память».

В архивном уголовном деле А. П. Льва есть собственноручные показания редактора газеты «Камчатская правда» Л. С. Никольского от 23 сентября 1937 г. Он писал: «Полное срастание Льва с Адамовичем, Шамардиной и Орловым (бывшим секретарем обкома ВКП(б). — *В. П.*)... шло не только по линии политической и деловых-служебных взаимоотношений, но и по линии бытовой. Лев являлся постоянным завсегдатаем Адамовича, Шамардиной и Орлова на дому в личных приятельских связях и совместных выпивках и прогулках. Пожалуй, никто из камчатских работников, как Александр Петрович Лев, не был так близко, интимно связан с Адамовичем и с Шамардиной...

Лев, несомненно, знал многое из закулисной жизни, как Адамовича и Шамардиной, так и Орлова. Показателен в этом отношении следующий факт: однажды в один из выходных дней июля или августа 1936 г. (точной даты не помню) ко мне на квартиру позвонила Шамардина и попросила разрешения зайти. Я ответил согласием, и через некоторое время она пришла вместе с Николаем Николаевичем Ансимовым (заведующий гаражом АКО). Вид ее был необычайно взволнованным, но чем объяснялась эта взволнованность, она мне на мой вопрос не ответила, попросив рюмку красного вина. В таком состоянии я видел ее впервые и был даже несколько напуган ее необычным видом. Выпитая ею рюмка вина ни коим образом не могла быть причиной какого-либо опьянения, и с этой стороны она была совершенно в трезвом состоянии. Через некоторое время она, ничего не говоря, истерически разрыдалась. Бывший вместе с нею Ансимов (арестован при Льве 4 июля 1937 г., расстрелян на четыре месяца позже него 11 июня следующего года. — *В. П.*) также мне ничего о причинах этого объяснить не мог.

Единственное, что мог я понять из истерических всхлипываний Шамардиной, это то, что она хочет поговорить с Левом, и что только он ее понимает. Тогда я позвонил на квартиру к Леву, объяснил ему что с Шамардиной плохо и что она хочет его видеть. Спустя десятка два минут Лев пришел. Он взял Шамардину и отвел ее из столовой в другую изолированную комнату — мою спальню. Когда я спросил его, чем могу помочь, Лев попросил оставить их вдвоем с Шамардиной и разговаривал с нею около двух часов наедине.

После разговора Шамардина вновь стала оживленной и пришла в свое обычное состояние. Содержание этого разговора между Шамардиной и Левом до сих пор для меня осталось неизвестным, но, во всяком случае, это не был разговор семейного порядка или интимных взаимоотношений между Левом и Шамардиной, тем более, я подозревал о наличии между ними этих интимных взаимоотношений.

Сначала я даже полагал, что дело идет о каком-нибудь семейном раздоре между Адамовичем и Шамардиной, но это не подтвердил ни Ансимов, пришедший вместе с Шамардиной из ее дома, ни Лев, которому я задал

после подобный вопрос, и на который он мне, несомненно бы, ответил, так как в подобных случаях он был со мной откровенен.

Наконец, в тот же вечер я видел Адамовича вместе с Шамардиной, и их отношения несколько не разнились от обычных, и не было никаких оснований думать о каком-либо раздоре или ссоре между ними. Да и сам Адамович, которому я рассказал о несколько необычном состоянии Шамардиной в это день, недоумевающе пожал плечами и на прямой мой вопрос, чем он ее обидел, ответил, что между ними ничего не произошло, и она уходила из дома в обычном нормальном состоянии».

«Таким образом, — делает вывод Л. С. Никольский, — совершенно ясно, что истерическое состояние Шамардиной никак не объяснялось какими-то интимными вещами, и беседа между ней и Левом этих элементов не содержала. Беседа шла о чем-то ином и несколько необычном. Характерно, что этот случай имел место как раз перед зиновьевским процессом». А на второй день процесса, 20 августа 1936 г., арестовали В. К. Путну.

Н. Н. Ансимов, 1906 г. р., семейный (жена и ребенок), образование незаконченное среднее, судимый «за растрату и пособничество в воровстве», был с конца 1934 г. водителем при Адамовиче в Московской конторе АКО. «В мае месяце 1935 года, — рассказывал он в НКВД, — по приглашению жены Адамовича Шамардиной Софьи Сергеевны я прибыл на Камчатку для работы в качестве шофера АКО. В то время об Адамовиче у меня было самое хорошее представление. Я знал его как бывшего крупного советского работника, имевшего известные мне связи с членами правительства. Поэтому к Адамовичу я относился с особым уважением.

По приезде на Камчатку я был принят Адамовичем и Шамардиной отечески. Шамардина предоставила мне возможность первые дни жить в своей квартире. Адамович вместо шофера назначил меня заведующим автобазы АКО. Это еще больше подняло авторитет в моих глазах супругов Адамович — Шамардиной. У меня невероятно выросло чувство глубокой благодарности к Адамович и Шамардиной...

Мои связи с Адамовичем не могли пройти мимо работников АКО и, естественно, не создать моего авторитета в глазах сослуживцев. Тем более, что, работая в качестве заведующего автобазы, я продолжал бывать у Адамовича, впоследствии жил у него на квартире, когда он уезжал в Москву.

Я знал, что Адамович видел во мне верного, преданного ему человека. Фактически я и был таким с момента нашей встречи на Камчатке. Должен признать, что слепое доверие и преданность, проявленные мною к Адамовичу, привели меня... к замалчиванию контрреволюционной деятельности, которую он вел в АКО...»

Показания Ансимова от 6 июля 1937 г., вполне возможно, получены путем физического воздействия на арестованного. Обвинялся он в том, что

входил в право-троцкистскую террористическую организацию и «проводил вредительскую работу». К делу приобщен акт проверки гаража АКО, где, помимо всего прочего, указано: по личному распоряжению начальника автобазы «в мастерской гаража изготовлялось для похорон Адамовича гроб, крест, серп и молот». Адамович фигурирует как один из руководителей упомянутой организации.

7 мая 1937 г. материалы по С. С. Шамардиной комбриг А. П. Лев препроводил в Хабаровск — в УНКВД по Дальневосточному краю. Ранее в Москву на предмет проверки выслали копию протокола бывшей домработницы Адамовича и Шамардиной Ф. Е. Каменевой с сопроводителькой, извещавшей, что оба они разрабатываются по подозрению в троцкистско-вредительстве.

Сразу же после гибели мужа Шамардина, по ее словам, отправила телеграмму в Кремль «приблизительно такого содержания: “Тов. Сталин! Адамович всегда был большевиком, клянусь моей жизнью и партией. Я хочу, чтобы Вы и партия это знали”».

К тому времени Шамардина уже не заведовала главным отделом обкома ВКП(б) — отделом руководящих партийных органов. Ее освободили от занимаемой должности 19 апреля 1937 г. на бюро обкома по докладу тогда еще не снятого первого секретаря Орлова.

Среди компромата на Адамовича и Шамардину имеется заявление члена партии Копцевой, до Камчатки работавшей в Наркомпищепроме. Она пересказывает услышанное там: «...Основной двигатель ума — это она. Куда Шамардина повернет руль, туда плывет Адамович». Мол, когда в 1931 г. его собирались исключить из партии, «он, как ребенок, расплакался». Мнение самой Копцевой: Адамович — «не наш».

«Да, совсем забыла, — добавляет заявительница, — разговор в Москве, не помню, кажется с Гаем, который был в Военной Академии, он хорошо был знаком с Шамардиной в Минске, его хвастовство, возможно, просто, как с женщиной... Гая... участь... известна».

Хорошо помню выпускавшиеся в 1960-е гг. наборы цветных изображений героев гражданской войны. Там находился и портрет комкора Гая Дмитриевича Гая, выглядевшего весьма эффектно. Он и большинство его товарищей по набору оказались «врагами народа». Их пустили «в расход»: кого, как Гая, в 1937, кого — в 1938 гг.

4. ПОЦЕЛУЙ С ТОГО СВЕТА

Но про Гая жену Адамовича чекисты не спрашивали. Помимо Адамовича, их, главным образом, интересовал все тот же партийный публицист Карл Радек. «Смутно припоминаю еще одну встречу с Радеком, — отвечала

Шамардина, — кажется в 1933 году я и Адамович зашли к Радеку. Он тогда был болен. Радек показывал Адамовичу, а потом и мне Академические немецкие издания порнографии. Были мы у Радека недолго».

В собственноручных показаниях Софья Сергеевна приводит еще один разговор на квартире Радека в январе 1935 г., в очередной свой приезд с мужем в столицу с Дальнего Востока. «Много говорили о его книге о Сталине “Зодчий социалистического строительства”... удивлялись, как троцкист бывший мог такую книгу написать. Ни мне, ни Адамовичу в то время в голову не могло прийти, что это ловкая маскировка врага».

Карл Бернгардович Радек говорил, что «Сталин великий вождь и о нем еще надо писать и изучать его. Рассказывал, как много работает Сталин, и мы оба поняли, что он с т. Сталиным по своей работе встречается... характеризовал гнусную, вредную роль Троцкого в международном положении...

В тот вечер Радек издевался над Кольцовым (на допросе Шамардина добавит: высмеивал, назвал выскочкой «из чуждой семьи»; по нашему мнению, как соперника: тот становился более популярным в партийной среде. — *В. П.*), говорил о Сейфуллиной, что она конченный в литературном отношении человек, о Пильняке — «мутный».

Возвращаясь домой от Радека, супруги делились впечатлениями и во многом сходились: международное положение знает, в этом партия может его использовать, но, по существу, стал просто обывателем и больше всего дорожит своим покоем.

Софье Сергеевне следователь задал вопрос: «Почему Вы и Адамович, зная, что Радек являлся троцкистом, все же поддерживали с ним связь?» Шамардина ответила: «Я расцениваю это как политическую слепоту и легкомыслие с моей стороны и со стороны Адамовича».

Притуплением партийной бдительности объясняла Шамардина встречу с Карлом Радеком в 1935 г. уже после убийства С. М. Кирова, когда — подчеркнул следователь — «роль троцкистов в этом деле была ясна для всех».

Карл Бернгардович интересовался тогда у них Камчаткой. Софья Сергеевна описывала свои поездки по области, природу. Сказала, что климат переносит хорошо, а вот у мужа от него со здоровьем плохо. Радек спросил: «Хотите со Сталиным поговорю об отпуске?». Адамович рассмеялся: «Если нужен будет отпуск, для этого не надо к тов. Сталину обращаться».

Шамардина полагала, что первый секретарь обкома партии В. А. Орлов, чтобы свалить всю вину «за все безобразия, творимые на Камчатке, на Адамовича», использовал в этих целях областного прокурора Зверева. Тот обратился к Адамовичу: «Скажи откровенно, Иосиф, если тебя взять и допросить как следует о твоих связях с Радеком... и о вредительстве, скажешь ли ты больше того, что сказал на конференции? Нам известно, что вредители сидели по несколько месяцев и ничего не говорили, а потом все

же рассказали о своей контрреволюционной работе». Адамович ответил: «Получи санкцию (видимо, Москвы. — *В. П.*) и действуй».

После окончательного установления советской власти в Белоруссии И. А. Адамович возглавлял Чрезвычайную Комиссию по борьбе с бандитизмом. Обстановку в Минске той поры описывает в своих воспоминаниях З. Ю. Арбатов («Архив Русской Революции», т. 12): «На стене... прибитый мелкими гвоздями висел список фамилий, под которым крупно выделялись слова “Кого карает Чека”. На ходу глазом схватил цифру “46”.

Мой спутник потянул меня за собой и, оглянувшись назад, скороговоркой проговорил: “У нас здесь это не новость... Список меняется каждый день... но, если увидят, что вы список читаете, то вас могут взять в Чека и долго будут допрашивать о том, кого вы в списках ищите? Они все говорят, что если среди ваших знакомых нет врагов советской власти, то вам незачем интересоваться этими списками, а если вы интересуетесь и читаете списки, то кого-нибудь из ваших близких, родных или знакомых, или вы сами думаете попасть в эти списки...” “Расстреливают, — со вздохом добавил он, — каждый день по несколько десятков человек”».

Руководил Адамович этой ЧК или другой (вряд ли их было сразу две), пока установить не удалось.

...С. С. Шамардина не могла не понимать, что ждет ее мужа, когда он передал ей разговор со Зверевым. Она сама была прокурором Минского округа в середине 1920-х гг., а ранее, до знакомства с Иосифом Адамовичем, служила, по сведениям А. А. Смышляева, в коллегии Тобольской ЧК.

За «отважным чекистом», как называет начальника АКО в историческом портрете «И. А. Адамович» И. А. Яровикова, числилось два взыскания по партийной линии. 15 июля 1927 г. Центральная контрольная комиссия при ЦК ВКП(б) указала ему на недостаточно бережное отношение к государственным средствам, выразившееся в приобретении квартиры за счет Сахаротреста. Несдача совхозами «Союзсахара» хлеба государству повлекла за собой в 1931 г. строгий выговор с запрещением занимать ответственные посты в течение двух лет. Эти данные содержатся в документах проверки дела И. А. Адамовича, предпринятой Главной Военной Прокуратурой СССР в 1956 г. по жалобе С. С. Шамардиной, в результате чего ее муж был полностью реабилитирован.

Жители Петропавловска в конце апреля 1937 г. высказывали разноречивые мнения о гибели начальника АКО. Часть их приводится в очерке А. Смышляева («От Адамовича до Бирюкова»). Дополню эти высказывания двумя строчками из донесения агента НКВД по кличке Вебер от 25 апреля касательно реакции заведующего автобазой. «Ансимов Н. Н. добавляет, что Адамович сделал глупо, не перестреляв десяток сволочей (кого он имел в виду, не знаю), а потом бил бы уж себя».

Что ж, такая возможность у Иосифа Александровича имелась, учитывая целый арсенал огнестрельного оружия, обнаруженный у него чекистами. В сейфе на работе лежали пистолет системы «Маузер» калибра 7,65 мм и наган, оба в кобуре, один с восемью, другой — с двенадцатью боевыми патронами. При осмотре квартиры были найдены два карабина (трехлинейный и охотничий), а также маузер, револьвер системы «Наган» и пистолет «Браунинг», семь патронов к нагану и четырнадцать к пистолетам.

Прибыв на место происшествия, начальник областного управления рабоче-крестьянской милиции Хмарин составил соответствующий протокол в присутствии начальника КОУ НКВД Льва, областного прокурора Зверева, его заместителя Крупенина и главврача Петропавловской городской больницы Макарова. В протоколе значилось: «...обнаружил в комнате, находящейся в юго-западной стороне дома на кровати... у восточной стены лежит труп гражданина Адамовича вдоль кровати, голова по направлению на юг. В правой руке у трупа был зажат револьвер системы “Браунинг”, в области правого виска огнестрельная рана с выходным отверстием выше левого виска, на котором имеется запекшаяся кровь.

Труп был одет в гимнастерку, суконную защитного цвета, на которой имеются следы крови, в брюках диагональных темно-синего цвета, на ногах носки. На кровати и на подушке и так же на полу имеются сгустки крови в большом количестве. В юго-западном углу комнаты на высоте около одного метра обнаружено входное отверстие пули, которая вошла в глубину стены на два сантиметра. На полу около кровати у изголовья найдена стрелянная гильза от револьвера системы “Браунинг № 2”».

Так завершился жизненный путь сына рабочего-посудника, шедшего вначале по стопам отца, вознесенного революцией на вершину власти (народный комиссар по военным делам, внутренних дел, наконец, председатель Совета Народных Комиссаров Белоруссии), сорвавшегося оттуда и докатившегося до Камчатки в ранге главы Акционерного общества. Родился он в г. Борисове, до 1917 г. имел за плечами церковно-приходское двухклассное училище, позже — подготовительные курсы Военной Академии.

Накануне гибели Адамовича Шамардина, по ее словам, «поняла, что он опасается возможности его ареста», говорил — «не может перенести политической смерти». Физической не боялся: с германской войны вернулся с тремя Георгиевскими крестами.

...Вечером 22 апреля 1937 г. временно исполняющий должность КОУ НКВД лейтенант госбезопасности Страхов, оперуполномоченный 4-го отделения управления сержант госбезопасности Алексева и заместитель областного прокурора Крупенин изъяли на квартире И. А. Адамовича и С. С. Шамардиной переписку и разные записи начальника АКО. Одна из записей весны 1937 г., когда его уже начали «топить», а он еще надеялся провести —

не провалить путину, заканчивалась так: «Жаль, что Софушка, этот замечательный большевик и друг, будет нервно переживать при ее чуткости и любви ко мне. Жалею и люблю ее, но она крепкий большевик, понимает трудности и обстановку и, более того, поможет мне спокойно работать на пользу партии».

В копии предсмертного письма Адамовича, находящейся в его следственном деле (прекращено 19 мая 1938 г.), есть приписка: «Прости, Сонюшка, что я так тебя подвел. Попросил тебя итти на конференцию, а сам позором окончил свою жизнь партийца и твоего друга. Прости, целую, прости, не мог устоять против стены недоверия ко мне. Твой Иосиф».

Пройти сквозь стену — стену недоверия и непонимания — Адамовичу не удалось даже ценой смерти. Более того, она была воспринята как доказательство некой «вины» и стала своеобразным спусковым крючком для начавшейся вскоре расправы с руководителями АКО — его заместителями, начальниками основных управлений.

В течение 1937—1938 гг. они неоднократно сменялись, будучи объявлены «вредителями» и «троцкистскими агентами японо-немецких фашистов». Обстановку этого периода передают слова одно из руководящих работников: «Разоблачение активного контрреволюционера Адамовича, вскрытие вредительства и аресты вредителей в системе АКО вместо ободряющего труда для оставшихся работников, особенно ни в чем не замешанных, породили среди инженерно-технических работников такие настроения: “А вдруг и меня завтра?..” Этот холодок в работе чувствуется, и некоторая, мне кажется, растерянность среди инженерно-технических работников есть...»

Могила Адамовича на кладбище, некогда существовавшем на окраине АКОпоселка в районе нынешней дороги от судоремонтно-механического завода на Сероглазку, была утрачена.

Но все это было потом. А пока недавно назначенный начальником АКО энергичный руководитель строил планы по совершенствованию работы вверенного ему хозяйства. Его оценка сложившейся ситуации содержится в приводимой ниже статье, опубликованной в первом номере журнала «Тихоокеанский коммунист» за 1935 г. Она представляет собой изложение доклада, с которым Адамович выступил 22 ноября 1934 г. на Втором областном съезде Советов Камчатской области.

Во многом декларативная, она хорошо передает дух того сложного и противоречивого времени, все же, без сомнения, наполненного социальным оптимизмом, подкрепляемым стремительным изменением окружавшей людей обстановки.

Материал предоставлен В. А. Ильиной.

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА

Акционерное Камчатское общество (АКО) было организовано в 1927 г. с целью развития производительных сил и социалистического освоения Камчатки, завоза снабжения для населения Камчатки.

Динамика основных фондов АКО видна из следующей таблицы:

Число	Сумма в тыс. руб.
1 января 1931 года	20 382
1 января 1932 года	25 575
1 января 1933 года	35 800
1 января 1934 года	52 552

Необходимо отметить, что увеличение фондов за последний год произошло вследствие передачи нам ряда рыбных промыслов, объединенных сейчас в Кичигинский, Митогинский и другие комбинаты.

Пропорциональное взаимоотношение объектов отдельных отраслей хозяйства, объединенных АКО, представляется в следующем виде:

- рыбная промышленность — 57 % основного фонда;
- Ключевской комбинат — 14 %;
- транспорт и АКОснабторг — 11,3 %;
- АКОкомхоз и его предприятия — 6 %;
- сельское хозяйство — 5,6 %;
- лесная промышленность (ЛПХ) — 1,5 %;
- уголь — 1,5 %.

Перечисление этих отраслей хозяйства, объединяемых АКО, наглядно показывает самую сущность задач, поставленных перед ним, задач освоения и переработки под руководством партии и советской власти экономики Камчатки, развития ее и превращения Камчатки из отсталой царской колониальной области в прошлом в передовую индустриальную область, достоянную часть нашей великой социалистической родины.

АКО объединяет следующие предприятия:

- 18 рыбных комбинатов, три сельскохозяйственных и три оленеводческих совхоза (два из них сейчас отошли к Главному управлению Севморпути);
- угольные копи в Корфе (вместе с предполагаемыми разработками угля в районе Крутогорного, где исследованиями обнаружены запасы до 100 млн тонн, однако отстоящие от берега моря на расстоянии до ста километров);
- Ключевской лесокомбинат (имеющий задание давать лес, кунгасы, тару, чтобы освободиться от дорогостоящего и обременяющего транспорт завоза с материка);

— транспорт, состоящий из Петропавловского порта и 10 пароходов, из которых 5 крупнотоннажных;

— АКОпоселок с его коммунальным хозяйством, а также кирпичным и лесопильным заводами;

— АКОснабторг с базами и складами;

— конторы во Владивостоке, Одессе, Москве;

— баночную фабрику во Владивостоке и ряд других предприятий.

Рост количества предприятий, входящих в систему АКО, виден из следующей таблицы:

Название предприятий	Количество	
	1928 г.	1934 г.
Рыбокомбинаты	4	13
Консервные заводы	3	16
Консервные линии	14	50
Продукция консервных заводов в тыс. банок в час	63	224
Утильзаводов	1	5

Обеспеченность нашей рыбной промышленности плавсредствами за последние годы представляется в таком виде (в процентах по отношению к действительной потребности):

Год	Катера	Кунгасы
1931	70	84
1932	70	67
1933	45	60
1934		48

Непрерывное падение обеспеченности нашей рыбопромышленности плавсредствами потребовало от нас принятия самых решительных мер, и сейчас можно быть уверенным в том, что в будущем году мы известные сдвиги в этой области будем иметь.

Общие капиталовложения в хозяйство АКО за время с 1928 г. по 1934 г. составили 54 млн рублей и, кроме того, 3 млн рублей на организацию разведок по нефти. Вложения в одну только рыбную промышленность составили 31 млн руб., что доказывает преобладающее значение рыбной промышленности во всем нашем хозяйстве.

Динамика рабочей силы, занятой только в рыбной промышленности АКО, видна из следующих цифр, в отношении которых нужно только оговориться, что недооценка нами учета не обеспечивает их абсолютной точности:

Год	Количество рабочих в тыс.
1928	3,0
1929	5,5
1930	9,2
1931	10,7
1932	12,0

Год	Количество рабочих в тыс.
1933	16,5
1934	16,2

Эти цифры показывают неуклонный рост объема нашей работы в рыбном хозяйстве. Советские рабочие с каждым годом все лучше и лучше осваивают технику рыбного дела, так что мы имеем полную возможность ловить и обрабатывать рыбу руками своих, советских, рабочих.

Бичом нашей рыбной промышленности является сезонщина. Всем известны вредные последствия ее как в смысле затрат на перевозки огромного количества рабочих, так и в смысле овладения техникой рыбного хозяйства. Вот цифры, показывающие, как мы боремся с сезонщиной, как мы создаем постоянные кадры, цифры, характеризующие число зимовщиков, остающихся в рыбокомбинах:

1930 г. — 663 чел.;
 1931 г. — 2 762 чел.;
 1932 г. — 3 707 чел.;
 1933 г. — 6 038 чел.;
 1934 г. — 8 000 чел.

Узким местом, тяжело отражающимся на закреплении рабочей силы в наших предприятиях, является жилплощадь. Хотя известный рост жилплощади у нас имеется, все же положение с жилищами является обстоятельством, тормозящим нашу работу.

Мы получили сейчас два парохода с лесом для строительства жилищ, складов, пловучих средств и пр. Получаем 16 стандартных 8-квартирных домов с квартирами по три комнаты в каждой. Эти меры позволят нам в известной мере смягчить наше тяжелое положение с жилплощадью и разрядить это узкое место.

Все приведенные выше цифры говорят о том, что мы движемся вперед в деле социалистического освоения Камчатки, что вместо старой, хищнической, капиталистической эксплуатации Камчатки мы создаем свою, социалистическую, промышленность, переделываем экономику области, а вместе с тем переделываем и людей. Мы сейчас вместо кустарных рыбных промыслов имеем индустриального типа рыбную промышленность, мы имеем в лице Ключевского лесокомбината свою деревообрабатывающую промышленность, мы имеем совхозы, которые начинают играть ведущую роль в смысле организации и агротехники по отношению к колхозам.

Мы начали эксплуатировать угольные богатства, начинаем эксплуатировать нефть. Через наши предприятия в тундру, хребты и кочевья идет новая социалистическая культура. И мы наряду с этим создаем свои кадры как рабочих, так и технического персонала и директоров — организаторов производства. Мы сейчас уже имеем такие кадры, которые обеспечивают нам наше продвижение вперед. Можно указать на таких работников, как

тт. Лапин, Граждан, Каплан, Морозов и др. Это не значит, конечно, что им больше уже ничему не нужно учиться, что у них нет ошибок. Это значит только то, что мы создали такие кадры, на которые мы можем опираться в нашей дальнейшей работе.

Выполнение планов предприятиями АКО. Как мы выполняем наш план? Нужно со всей серьезностью и твердостью сказать, что план мы выполняем плохо. И у нас в то же время нет причин, которыми мы могли бы оправдать нашу плохую работу. Нам жаловаться не на кого, ибо лучшая работа зависит от нас самих и задача наша — на основе самокритики вскрыть причины, влекущие за собой невыполнение планов, срыв государственных заданий, и устранить эти причины. Основная причина, обуславливающая невыполнение плана, заключается в том, что мы плохо боремся за реализацию шести исторических условий тов. Сталина.

На нас лежит особая ответственность за выполнение плана, так как значительная часть нашей продукции — экспортная и она отражается на валютном балансе нашей страны.

Вот как шло выполнение плана нашей рыбной промышленностью:

Год	Выполнение плана в % по сырцу	Выполнение плана в % по готовой продукции	Выполнение плана по выпуску консервов
1928	101	—	—
1929	57	—	—
1930	63	—	—
1931	68	—	66
1932	94	91	57
1933	66	64	66
1934	94,6	87,8	95

Систематически недовыполняя все последние годы наш производственный план, мы также систематически перерасходуем и фонд зарплаты, и утвержденные для нас нормы промтехнического снабжения. Вот таблица, показывающая как расходуется фонд зарплаты:

Год	% использования фонда зарплаты
1929	118
1930	154
1931	130
1932	91
1933	101

Таким образом, только один 1932 год дал неполное использование фондов зарплаты.

Завоз всякого рода производственных материалов протекает в наших условиях с большими трудностями. Это должно было бы заставить наши предприятия всемерно экономить их. На практике получается обратное.

Можно привести такой пример. Один рыбокомбинат должен был израсходовать для выполнения плана обработки рыбы 2 500 тонн соли, а в действительности израсходовал 5 000 и плана не выполнил.

Не выполняем мы заданий по росту производительности труда и, как результат всего этого, не выполняем и заданий по снижению себестоимости нашей продукции.

Перерасход производственных материалов по производительности труда, перерасход фондов зарплаты, а следовательно, и съедание оборотных средств, — все это показывает крайне слабое выполнение качественных показателей нашего плана, недостаточное овладение нами техникой нашего хозяйства, недостаточное использование основных фондов.

Достаточно привести в качестве примера наши консервные заводы. Ни один из них не работает у нас на полную свою производственную мощность, и в первую очередь потому, что мы не умеем по-хозяйственному обращаться с ними.

В этом — основная причина, объясняющая невыполнение плана, а вовсе не в том, что, мол, штормы, пароходы прибывают поздно, что Морфлот работает плохо, и т. д.

Не выполняем план мы вовсе не потому, что Камчатка является чем-то особенным, а потому, что мы плохо овладеваем техникой нашего хозяйства, не закрепляем у себя кадров наших лучших рабочих, не организуем большевистской борьбы, не боремся со всеми трудностями, с которыми сопряжено выполнение плана.

Причины, которыми объясняются невыполнение плана нашими рыбокомбинатами, целиком и полностью сохраняют свою силу и по отношению к остальным нашим предприятиям — лесному хозяйству, углю, транспорту и так далее.

Центральный комитет нашей партии направил нам в нынешнем году огромное подспорье — большой отряд политотдельцев. Но это должно нас заставить понять, что на нас возлагаются исключительно важные задания, и мы должны раз и навсегда покончить с постоянным оставанием в выполнении плана.

Наркомпищепром предоставляет нам 6 тральщиков, 16 стандартных домов, 10 тысяч кубометров леса; по его приказу на Сахалине строятся для нас 120 кунгасов. Для населения Камчатки предоставлены большие льготы, повышены нормы снабжения. Все это помогает развитию Камчатки, должно улучшить материально-бытовые условия жизни всего трудящегося населения Камчатки, и наша задача заключается в том, чтобы лучше использовать все те возможности, которые нам даются, и ускоренными темпами двигать вперед наше хозяйство, неустанно бороться за выполнение возлагаемых на нас партией и правительством заданий.

Узловые участки нашей работы. Основные отрицательные моменты в работе главного управления АКО заключаются в недостаточно бдительном подборе кадров, в недифференцированном планировании по отношению к каждому предприятию, в плохой плановой дисциплине, слабом внимании учету и отчетности. Мы запаздываем с составлением балансов. У нас недостаточен контроль исполнения. Мы не сумели окончательно закрепить единоначалие. Очковитительство все еще не изжито до конца. Мы не сумели в нашей структуре совершенно уничтожить обезличку, особенно в плане ответственности, в борьбе за план.

В текущем году нам пришлось составлять два плана: один — на нынешний год, ибо своевременно он не был составлен и не доведен до комбинатов; наряду с этим мы провели реорганизацию аппарата, перераспределили обязанности людей и организовали новое планирование. Сейчас мы добились того, что план на 1935 год со всеми качественными и количественными показателями был спущен в рыбокомбинаты в сентябре. Это в сильнейшей мере будет способствовать лучшей работе наших комбинатов.

Указания тов. Сталина о вербовке рабочей силы, о взаимоотношениях с колхозами мы до сих пор не выполнили. Несмотря на то, что в текущем году мы завезли к себе до 10 тысяч сезонных рабочих, мы этому вопросу не уделили должного внимания. Сейчас, готовясь к вербовке для будущего года, мы должны в первую очередь тщательно подойти к подбору вербовщиков. Они должны правильно информировать рабочих о тех условиях, в которых они будут работать на Камчатке. Нужно добиться, чтобы центр и краевые организации закрепили за нами определенные районы для вербовки, чтобы мы могли на основе хозяйственных договоров с колхозами обеспечить себя рабочей силой на заранее отведенных участках.

Мы должны уделить значительно большее внимание обслуживанию рабочих при перевозке их из Владивостока в рыбокомбинаты. Недопустимо, чтобы в течение путины систематически задерживалась бы выдача зарплаты рабочим, скопляясь к концу сезона, когда из-за общей усложненности работы мы не можем уже точно рассчитать рабочих. Конечно, такое положение может у рабочих только отбить охоту возвращаться на Камчатку.

Отсутствие всякой механизации в Петропавловском порту и без того еще больше суживает наше узкое место — морской транспорт. То же самое следует отметить и в отношении разгрузки и погрузки пароходов в рыбокомбинатах.

Мы должны широко внедрять механизацию во все отрасли нашей работы. Нужно подумать о механизации переборки неводов, чтобы высвободить из этих работ часть рабочих. Нужна самая широкая механизация процессов обработки рыбы. Наркомпищепром тов. Микоян предоставляет нам несколько автоматов для разделки рыбы, применение которых высвобождает до 40 проц. рабочих.

Мы имеем полностью механизированные консервные заводы, но не умеем еще полностью использовать их производственную мощность. Сейчас мы поставили задачу — немедленно по окончании путины произвести ремонт их и подготовку их к будущей путине. Мы сейчас подошли к такому времени, когда механизация является важнейшим условием выполнения плана, и мы не имеем права недооценивать ее значения.

У нас не ликвидирована текучесть рабочей силы; утечка рабочих из наших предприятий наблюдается.

Мы совершенно еще не уничтожили обезличку, особенно в отношении зарплаты. Перед нами еще стоит задача так перестроить зарплату, чтобы дать более высокую зарплату тому, кто дает продукции больше, качеством лучше. У нас сплошь и рядом имеются случаи, когда, например, икряники получают полную зарплату, а икру дают плохую. Одинаковую зарплату получают икряники, дающие и хорошую, и плохую икру. То же самое и в отношении засольщиков, ловцов, резчиков, жабровщиков, рабочих на механизмах и т. д. На катерах и кавасаки мы зарплату совершенно не ставим в зависимость от экономии горючего и смазки при выполнении своих производственных заданий.

Зарплата должна быть полностью увязана с количеством и качеством продукции — только так мы сможем добиться уравниловку и добиться повышения качества работы.

Наряду с этим мы должны организовать дифференцированное снабжение и бытовое обслуживание. Тот, кто лучше работает, должен предпочтительно снабжаться, ему в первую очередь нужно стирать белье, чинить сапоги, лучше питать в столовых, предоставлять лучшее жилище и т. д.

Указания такого порядка мы давали нашим предприятиям, но в ответ мы часто получали требования о предоставлении дополнительных фондов снабжения. Нужно понять, что задача заключается в том, чтобы из имеющихся фондов лучше обслуживать тех, кто лучше работает, так как никакой уравниловки в снабжении допускать нельзя.

Мы должны внимательно относиться к зимовщикам, нельзя допускать таких головотяпских распоряжений, как освобождение зимовщиками хороших жилых помещений и перевод их в палатки для того, чтобы освободить место для прибывающих сезонников.

У нас на предприятиях недопонимают значение борьбы с обезличкой. Часто говорят так, что раз какая-нибудь моторная единица или орудие лова закреплены за каким-нибудь рабочим, то обезличка добыта. Это неверно. Обезличка будет окончательно добыта только тогда, когда эта закрепленная работа за рабочими единица будет выполнять свои производственные задания.

Огромное внимание должно привлечь к себе полное использование рабочего дня, максимальное уплотнение его. Это возможно лишь при

правильной расстановке рабочей силы, при правильной организации труда. В нашей практике, в связи с сезонностью хода рыбы, мы встречаемся с положениями, когда сами рабочие выражают согласие работать сверх обычного рабочего времени. В целом ряде случаев это бывает необходимо. Но плохо то, что наши хозяйственники, привыкнув к этому, покрывают свою нераспорядительность, неумение правильно организовать производство большим количеством сверхурочных работ. А отсюда — перерасход фондов заработной платы, рост себестоимости.

Вот, например, уполномоченный политсектора АКО во Владивостоке тов. Бондаровский установил, что фактически рабочий день грузчиков при погрузке составляет 4—4,5 часа. Когда были приняты меры к уплотнению рабочего дня, темпы погрузки увеличились вдвое.

Нам жаловаться не на кого. Нам нужно самим вскрывать безобразия в нашей работе и ликвидировать их вместе с профсоюзными и советскими организациями, работающими в районе каждого данного предприятия.

Не можем мы похвастаться и хорошим использованием наших культурных технических кадров. У нас нет еще фабзавучей, мало культурных учреждений в наших предприятиях, у нас большая нужда в рыбном техникуме, открытие которого задерживается из-за отсутствия помещения. Сейчас наша боевая программа — организовать переподготовку в течение зимы 6 000 рабочих, чтобы встретить путину будущего года значительно более высококвалифицированным кадром рабочих, которые должны стать костяком, ведущим за собой всю массу сезонников и играющим в отношении их колоссальную роль взводных командиров в деле борьбы за план.

У нас нет никаких успехов в деле внедрения хозрасчета в работу наших предприятий. В будущем году согласно решению СНК СССР организуются во всех комбинатах отделения банка. Это научит нас правильнее хозяйствовать, но, понятно, успех внедрения хозрасчета будет зависеть не только от банков, а в первую очередь от нас самих. Мы допускаем перерасход фондов заработной платы, производственных материалов, строим из оборотных средств, портим тару и отгружаем продукцию россыпью. Хозрасчет должен будет научить нас работать прибыльно, должен будет заставить нас работать по-новому.

Я еще раз подчеркиваю — не в объективных условиях заложены причины невыполнения наших планов, а только в том, что мы слабо выполняем шесть исторических условий тов. Сталина, и на борьбе за выполнение их мы должны сосредоточить все наше внимание.

Работать по-новому. Наша основная задача — ликвидировать самотек в работе. Мы в ближайшем будущем будем реорганизовывать наш аппарат по производственно-территориальному признаку, так, чтобы каждый работник аппарата был бы ответственным за отдельное, конкретное предприя-

тие, за все, что творится на данном предприятии. При этом условии каждый работник сможет лучше отдаваться своей работе.

Наряду с этим мы проводим реорганизацию внутри рыбокомбинатов. Ведь для того, чтобы директор мог лучше управлять своим комбинатом, нужно, чтобы структура рыбокомбинатов была лучше. Мы вводим, помимо директора, должность технического директора. В комбинатах мы устанавливаем цех лова, цех обработки, плановое бюро, бухгалтерию. Нужно добиться, чтобы каждый директор знал всех своих бригадиров и чтобы ни один бригадир не сменялся без ведома директора.

Работать по-новому — означает внедрить хозрасчет. Мы дали комбинатам планы своевременно. Они имеют возможность разработать свои финансовые планы и, располагая своими средствами, заключив хозяйственные договоры, получают большую самостоятельность, получают все условия к тому, чтобы работать по-новому.

Наличие политотделов в наших рыбокомбинатах вселяет уверенность в том, что мы действительно сможем в предстоящем году работать по-новому.

Работать по-новому — означает ликвидировать очковитительство. У нас не могут повторяться случаи, подобные происшедшему недавно в Жупановском комбинате, где директор Найденов сумел получить под готовую продукцию кредитов на 2,2 млн руб., хотя продукции у него было только на 1,7 млн руб. Безобразно проведенная им сдача комбината, спешка на материк, слишком поспешный выезд из комбината — все это отрывка самых плохих методов работы прошлого, заслуживающая самого беспощадного отпора.

Мы должны будем организовать при наших предприятиях ОРСы (отделы рабочего снабжения), чтобы они, развивая пригородные хозяйства, организуя местные заготовки, могли бы резко улучшить дело рабочего снабжения.

Наряду с центральным нашим управлением, нам нужно иметь особую группу работников, при помощи которых мы наладили бы контроль за выполнением местами наших приказов и передачу хорошего опыта из одного места в другое.

Отремонтировать к сроку все кунгасы, развернуть постройку чанового хозяйства, добыть запасные части для консервных заводов и плаvasредства, обеспечить наличие годового запаса промснаряжения с условием расходования его только по разрешению рыбного управления, обеспечить своевременное прибытие пароходов с путинным грузом и рабочими, развезти соль по базам, организовать базу нефтеторга в Петропавловске, развить глубьевого лов и выход в море на парусах, используя инициативу заведующего базой № 2 Олюторки тов. Новичкова,

своевременно завозить тару и бережно относиться к ней — вот цепь задач, стоящих перед нашей рыбной промышленностью, и основная среди них — закрепление постоянных гадров рабочих, ликвидация сезонщины. Это позволит нам решить важную задачу — полное овладение техникой рыбного хозяйства.

Теперь — о задачах, стоящих перед другими отраслями нашего хозяйства.

Уголь. Корфовский уголь — неплохой, он может идти для наших рыбокомбинатов. Работники Корфовских копей сжимали добычу угля, ссылаясь на то, что его некуда сбывать, но когда в текущем году мы послали туда за углем тральщик, там угля не оказалось. Для развития добычи угля мы должны обеспечить и соответствующий транспорт. Также мы должны будем развивать и добычу угля в Крутогорово.

Нефть. Наша задача в отношении камчатской нефти в 1935 году — добыть реальную нефть. Сейчас в части оснащения разведок сделано много. Хотя и с опозданием, но на место разведок доставлено все необходимое снаряжение и оборудование. Пошел в Воямполку пароход с дополнительным грузом. Сейчас мы создали все условия для того, чтобы двинуть быстро вперед развитие добычи камчатской нефти.

Ключевской лесокомбинат. Наша задача заключается в том, чтобы плохо построенный и в значительной степени попорченный вредителями Ключевской лесокомбинат поставить на ноги и заставить его работать на полный ход. В этот лесокомбинат мы вложили уже 7 млн рублей, мы имеем все условия для широкого развертывания его работы.

Порт. Отсутствие всякой механизации погрузо-разгрузочных работ в порту вызывает длительные простои, ухудшает и без того неважное обслуживание Камчатки морским транспортом. В ближайшие года два мы перейдем на доставку грузов из Одессы прямо на Камчатку, и требования, предъявляемые к порту, возрастут еще больше. Устройство механизаций в порту — дело неотложной важности. Нужно развить и складское хозяйство, ибо мы не в состоянии принимать все грузы, доставляемые нам пароходами, не можем создать здесь у себя запасов, которые нам настоятельно необходимы.

Река Камчатка. Овощи Мильковского района, возможно — его зерновые культуры, должны найти выход в рабочие центры Камчатки, и река Камчатка должна стать той артерией, по которой эти грузы нашли бы себе этот выход.

Снабжение. Состояние с наличием снабженческих товаров и с количеством предоставленных нам пароходов в настоящий момент позволяет нам лучше справиться с завозом. Но ни ассортимент завоза, ни сроки его не могут удовлетворить настоятельные нужды области.

Природные условия области требуют, чтобы завоз производился в определенные сроки. Возрастающие потребности трудящегося населения области требуют, чтобы ассортимент завоза был улучшен и расширен. Недопустимо продолжать такие безобразия, как завоз керосина, ламповых стекол, фитилей. Нельзя же всерьез говорить о большой культурной работе, когда мы ряд пунктов не можем обеспечить освещением по вечерам.

Наряду с завозом, наряду с выдачей утвержденной правительством нормы снабжения мы всячески должны разворачивать советскую торговлю. Наши распределители по существу дела работают только раз в месяц, когда выдают норму. Но от этого голого снабженчества мы должны переходить сейчас к культурной советской торговле. Материальную базу для этого мы имеем — к нам идет достаточное количество товаров.

Одновременно нужно всеми силами разворачивать и местные заготовки, торговлю продуктами местного производства.

Широкая организация советской торговли сыграет огромную роль и в деле закрепления лучших кадров на Камчатке и, в конечном счете, в лучшем выполнении наших производственных планов.

Самым решительным образом нужно бороться с расхищением социалистической собственности, и здесь вопрос о кадрах для дела снабжения, для дела советской торговли приобретает исключительное значение.

ПАРУСА КАМЧАТКИ

Рубрика включает три материала, посвященные ныне основательно забытой странице истории камчатского морского флота — деревянным парусно-моторным шхунам финской постройки, пришедшим на полуостров во второй половине 1940-х гг. Эти суда использовались в качестве транспортных, а два из них — баркентины «Штурман» и «Горизонт» — полтора десятка лет служили учебными парусниками, став истинными «школами под парусами» для многих камчатских моряков — выпускников Петропавловского морского рыбопромышленного техникума и мореходного училища.

Первая работа принадлежит перу Георгия Борисовича Rogozina — ветерана Камчатрыбфлота, в течение десяти лет трудившегося механиком на судах этого типа. Вторую статью подготовил капитан дальнего плавания Тимофей Михайлович Кривоногов, старый моряк, ветеран флота рыбной промышленности, уникальный знаток истории камчатского мореходства, известный по многочисленным интересным статьям, опубликованным в городских газетах. Третий материал представляет собой архивный документ, рассказывающий об обстоятельствах гибели шхуны «Янтарь» в районе мыса Лопатка в 1954 г.

Г. Б. РОГОЗИН

ДЕСЯТЬ ЛЕТ НА «КОРОЛЕВСКОМ ФЛОТЕ»

В четвертом выпуске сборника «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» я с интересом прочитал статью краеведа В. В. Бооля «Парусный флот Камчатрыбпрома». Мне кажется, что это первый обобщенный и опубликованный материал на эту тему. Но, к сожалению, статья не обошлась без досадных неточностей, а кое-где присутствует и некоторый вымысел. Кроме этого, энергетические установки шхун охарактеризованы лишь несколькими фразами. Поэтому, принимая во внимание мой десятилетний стаж работы на шхунах «Минтай» и «Устрица», которых, как и некоторых других, не оказалось в списке, приведенном в вышеуказанной статье, я решил поделиться своими воспоминаниями о работе на этих парусно-моторных судах.

Впервые я ступил на палубу грузовой парусно-моторной шхуны «Минтай» в мае 1950 г. Она только что пришла на Камчатку из Финляндии. Государственный флаг СССР был поднят на ней 8 июля 1949 г. на судостроительной верфи. Эта дата и считается днем ее рождения. Полная регистровая вместимость шхуны составляла 647 т, грузоподъемность — 300 т, кор-

пус, три мачты и бушприт — деревянные. Мачты были оснащены парусами: основными косыми (гафельными) и вспомогательными, которые располагались выше марсовых площадок и назывались, если память мне не изменяет, топселями. Бушприт снабжался несколькими кливерами.

Для перевозки груза шхуна имела два трюма. Каждый из них обслуживали одна моторная лебедка и одна грузовая стрела. На других шхунах, несших косые бермудские паруса, вместо грузовых стрел использовали гики фок- и грот-мачт. Эта конструкция была менее удачной.

На «Минтае» и некоторых других шхунах грузовую лебедку № 1 приводил в действие карбюраторный одноцилиндровый мотор марки «Юрю-Сирка», мощностью 12—14 л. с. при 900 об/мин, а лебедку № 2 — тоже карбюраторный одноцилиндровый мотор типа «Викстрем» в 6—8 л. с. при 900 об/мин. Мотор лебедки № 1 был мощнее, так как он вращал и брашпиль. На других шхунах, в том числе и на «Устрице», обе лебедки работали от одноцилиндровых калоризаторных двигателей той же мощности.

Погрузку и выгрузку на «Минтае» и «Устрице» вели одной стрелой. Для этого парус с гиком и гафелем вручную отводили на противоположный борт, потом поднимали грузовую стрелу и закрепляли ее в рабочем положении. Затем, подняв груз из трюма выше комингса и планшира борта, стрелу вручную при помощи оттяжек выводили за борт и на ленточном тормозе лебедки опускали груз на кунгас или плашкоут. На лебедках работала, как правило, машинная команда.

Карбюраторные моторы действовали неплохо, но их слабым звеном являлись магнето. Это были очень капризные узлы. Мы носились с ними, как нищий с торбой: после работы снимали их, чистили, сушили и хранили в сухом месте. И еще, моторы были опасными в противопожарном отношении: ведь работали они на бензине, а это не самое подходящее вещество для деревянного судна, тем более, что специальной емкости для его хранения на нем не было. Наверное, по этим причинам на большей части шхун установили калоризаторные двигатели. Они были мощнее, надежнее, проще в эксплуатации, легче переносили перегрузку при подъеме груза и якоря. Но и у них имелись два недостатка. Первый — затрудненный запуск, особенно в ненастную погоду, так как нагревать калоризаторы машин приходилось паяльной лампой. Второй — слабая конструкция коленчатого вала, снабженного маховиком большого веса. Наблюдались случаи поломок валов вблизи посадочного конуса маховика. За время моей пятилетней работы на «Устрице» тоже произошел такой случай, обошедшийся, как впрочем и на других шхунах, без последствий для окружающих лебедку людей. А с первым недостатком механики справились успешно: постепенно на все двигатели установили стационарные горелки с подводом сжатого воздуха по трубопроводам из машинного отделения.

Брашпиль приводился цепной передачей через рол от грузовой лебедки № 1. Эта конструкция также оказалась не совсем удачной. При безветрии и отсутствии волн особых проблем она не доставляла, но в штормовую погоду хлопот хватало. Редко когда обходилось без разрыва звена цепной передачи, а иногда двух и более. Заменять их приходилось самодельными разъемными звеньями, которые склепывались на палубе под порывами ветра и брызгами волн. Цепное рулевое управление шхун было ручным. Оно нас никогда не подводило.

Около полубака с левого борта судов размещалась кладовка для хранения палубного снабжения, которой заведовал боцман, а с правого борта находилась баня.

Каюты и служебные помещения отапливались двумя системами, состоявшими из камельков (железных печек), работавших на твердом топливе, плоских радиаторов из тонкостенной стали, трубопроводов и ручных насосов. Одна система обеспечивала теплом жилые помещения под полубаком, другая — кормовые. Камельки располагались в коридорах, их производительность была достаточной даже в зимнее время, когда все шхуны стояли в порту на ремонте: температура в жилых помещениях держалась вполне комфортной. Летом отопительными системами пользовались редко. Обслуживали камельки вахтенные матросы.

Фановая система состояла из нормального, но маленького гальюна с фаянсовым унитазом, ручного насоса для наполнения водой смывного бака и фановой трубы с невозвратным клапаном. Утверждение краеведа В. В. Бооля о том, что этим помещением пользовался только комсостав, а остальные моряки справляли нужду на сетке под бушпритом, мягко говоря, как вымыслом не назовешь. Такого даже в принципе не могло быть в Советском государстве с его коммунистической идеологией о равенстве людей. Конечно, единственного отхожего места на всю команду было маловато, но мужчины, как правило, малую нужду справляли с борта. Правда, при нашем российском менталитете фаянсовые унитазы долго не простояли, поэтому их постепенно заменили на чугунные клозеты.

Сразу за трюмом № 2 в сторону кормы находилась большая рубка, в носовой части которой располагались: с правого борта — каюта капитана с двумя иллюминаторами на носовой и бортовой переборках, с левого борта — каюта старшего механика, тоже с двумя иллюминаторами. Между этими каютами размещалась столовая на девять мест с одним иллюминатором на носовой переборке; через прямой поперечный коридор с двумя выходами на главную палубу располагались: с левого борта — камбуз с раздаточным окном в коридор, с правого — гальюн. Оба эти помещения имели вход с главной палубы, из этого же коридора имелся проход в каюту радиста, а ближе к правому борту и по центру — дверь в машинное отделение.

За этой рубкой находился полуют (полунадстройка), палуба которого занимала всю оконечность кормы. На палубе полуюта за бизань-мачтой, вплотную к большой рубке, стояла рулевая рубка, возвышаясь над ней на высоту около полутора метров. Рулевая рубка небольшого размера имела входы с обоих бортов. В ней, кроме рулевого управления с компасом, машинного тросикового телеграфа, переговорной трубы с машинным отделением, распределительного электрошита сигнальных огней и рукоятки управления воздушным тифоном находилось также штурманское оборудование: столик для морских карт, приборы, инструменты и прочее.

На шканцы моряки поднимались с палубы полуюта по двум небольшим трапам, расположенным около бортовых сторон рулевой рубки. На шканцах размещались нактоуз с компасом, машинный световой люк, горизонтальная выхлопная труба машинного отделения, ящики для аварийных материалов, инструмента и спасательных средств, ручной переносной двухцилиндровый аварийный пожарно-осушительный насос. Этот насос приводили в действие не менее двух человек. Такие устройства в старину служили главным противопожарным средством. На шхунах они использовались и для перекачки пресной воды из носовых цистерн в кормовую.

За рулевой рубкой находился тамбур для спуска в кормовые каюты и продуктовую кладовку, которая не имела холодильной установки.

Рабочая шлюпка висела за кормой под шлюпбалками на блоках, а спасательный весельный бот крепился на кильблоках поперек главной палубы между грот-мачтой и трюмом № 1.

Команда шхуны состояла из 17 человек. Капитан, старший механик и радист жили в отдельных маленьких каютах, причем в каюте радиста размещалась и его радиоаппаратура. Эти помещения имели минимум удобств: кровать-диван, столик, похожий на деревенский умывальник со сливным бачком и зеркалом, судовые часы, пару крючков для одежды. Старший и второй помощники капитана, второй механик и боцман жили в двухместных каютах под полуютом. Под полубаком размещались две четырехместные каюты, можно сказать, два кубрика, так как кроме двухъярусных кроватей, пары рундуков, вешалок для одежды и одного зарешеченного иллюминатора, выходившего на палубу полубака, в них больше ничего не было. Здесь располагались шесть матросов и два моториста. Рядом с этими каютами над цепным ящиком с правого борта в маленькой каютке с двухъярусными кроватями обитали повариха и дневальная.

Для того чтобы попасть в машинное отделение шхуны, было необходимо из коридора большой рубки спуститься вниз по одному пролету трапа. Заполняли это помещение следующие механизмы. Вспомогательный трехцилиндровый калоризаторный двигатель (в дальнейшем для простоты и ясности буду называть его главным, так как он вращал гребной винт)

марки «Юне-Мунктель» мощностью 225 л. с. при 300 об/мин. Эта двухтактная машина отличалась простой конструкцией и надежностью. Она имела отдельные цилиндры, три внушительного размера выхлопных глушителя, ручную муфту сцепления с упорным валом, огромный маховик, поперечную продувку цилиндров, всасывающие пластинчатые клапаны, установленные на картерных крышках, роликовые рамовые, головные игольчатые и баббитовые мотылевые подшипники. Топливо в цилиндры через форсунки открытого типа подавали насосы высокого давления, приводившиеся от вертикального вала регулятора оборотов.

Смазывалась машина от двух лубрикаторов и масленок Штауфера. От нее работали два навесных поршневых насоса: один осушительный, второй — охлаждающий, прокачивавший морскую воду.

Фундаментом для двигателя фактически служил деревянный корпус шхуны, что создавало очень большие трудности при его центровке с гребным валом. Гребной вал с трехлопастным бронзовым винтом соединялся с упорным через глухую муфту, упорный шариковый подшипник стоял на картерной раме двигателя.

Для запуска двигателя калоризаторы разогревались мощными воздушными горелками, к которым из расходного бака самотеком подавалось дизельное топливо и поступал из баллонов сжатый воздух, предварительно прошедший через понижающий давление редуктор. И хотя над двигателем находился световой люк, который перед запуском специально открывался, в машинном отделении при пуске столбом стоял черный едкий дым. В результате при пуске, продолжавшемся до десяти минут, механикам приходилось опускаться на корточки на настил. В это же время они устанавливали маховик управления в положение «Пуск» на передний ход. Затем двигатель запускался сжатым воздухом.

Позже для уменьшения дымности в горелках стали применять керосин, установив для этого отдельный бачок. Дышать стало немного легче. Лет через пять после ухода со шхун мне пришлось обратиться к врачу по поводу отхода из легких черной мокроты. Проведя обследование и ничего не обнаружив, врач поинтересовался условиями моей работы. Когда он узнал про шхуну, то «утешил» меня, сказав, что такие выделения могут длиться не один десяток лет. К счастью, он ошибся: они прекратились у меня значительно раньше.

Итак, двигатель заработал. При поступлении из рулевой рубки указания дать ход вперед, следовало при помощи солидной по размеру рукоятки, приложив немалое усилие, включить муфту сцепления. При развороте стрелки телеграфа в положение «Стоп» требовалось выключить муфту. При изменении направления вращения двигатель вначале останавливали, на что уходило значительно больше времени, чем у многоцилиндровых машин. Затем

по меткам на маховике один из цилиндров устанавливали в пусковое положение «Назад», производили пуск, включали муфту. Так нужно было действовать по инструкции, но на такой реверс уходило много времени. Его сокращали, не устанавливая поршень в нужное положение, а сразу после остановки запуская машину на задний ход. Но на трехцилиндровых двигателях такое получалось не всегда, и если из-за этого случалось какое-нибудь «ЧП», то механику трудно было доказать свою правоту.

Для ускорения реверса мы нашли другой способ. При остановке двигателя нужно было держать руку на рукоятке управления топливными насосами и смотреть на маховик. Как только он останавливался и начинал качаться, топливные насосы в момент перед изменением направления вращения маховика в нужную сторону резко прокачивались. В это время в одном из цилиндров поршень еще не достигал конца хода сжатия, а топливо, впрыснутое в это время в горячий калоризатор, воспламенялось. При этом создавалось давление, хотя и не максимальное, но пригодное для перемещения поршня вниз с силой, достаточной для изменения направления вращения вала двигателя в нужную сторону.

Этот метод назывался «реверсом на контрвспышке». Механики его легко осваивали и успешно применяли на всех шхунах. Правда, и при этом методе реверса иногда бывали «осечки», но они исправлялись при повторной контрвспышке, на что затрачивалось меньше времени, чем при способе, рекомендованном правилами эксплуатации. Если такая «осечка» происходила при вновь назначенном капитане, не работавшем раньше на шхунах, то после швартовки он мог спросить механика, по какой причине произошла заминка с реверсом, тогда ему приходилось объяснять все изложенное выше.

С судоверфи все шхуны пришли с одним одноцилиндровым дизелем марки «Викстрем-Листер» мощностью 10 л. с. при 1 200 об/мин. Он приводил в действие генератор постоянного тока мощностью 4 кВт, вырабатывавший напряжение 110 В. Но вскоре на всех шхунах установили еще по одному дизель-генератору отечественного производства марки Ч10,5/13, развивавшему 10 л. с при 1 500 об/мин. Они вращали генераторы мощностью 6,7 кВт.

На одной фундаментной раме с первым дизель-генератором, соединяясь с ним через муфту сцепления, стоял добротный пожарно-осушительный насос марки «Макко» производительностью 700 л в минуту. Имелся и отдельный осушительный насос центробежного типа с одной несамовсасывающей крылаткой. Перед включением в работу в него нужно было заливать воду, и не один раз, чтобы он засосал льяльную или трюмную воду. Тип насоса оказался очень неудачным, поэтому им практически не пользовались.

Воздушная система высокого давления состояла из одного двухступенчатого компрессора марки КР-15 производительностью 220 л/мин при 500 об/мин, двух пусковых и одного тифонного баллонов.

Гидрофоров пресной и забортной воды на судах не было. Воду для камбуза, бани, камельков подавали ручными насосами, а умывальники в каютах заливали из ведра. В машинном отделении размещались две навесные бортовые цистерны для дизельного топлива и небольшой расходный масляный бак. Запасы смазочного масла, бензина и керосина, отработавшее масло хранились в бочках на главной палубе. Перекачивали топливо электрическим или ручным насосом.

Главный распределительный электрощит имел самую простейшую конструкцию с обычными промышленными выключателями и открытым двухполюсным силовым рубильником. Таким же был и зарядный электрощит. Осветительная электросеть была рассчитана на напряжение 110 В, а аварийное освещение (24 В) обеспечивали кислотные аккумуляторы.

Машинное отделение и другие помещения вентилировались только естественным путем через световой машинный люк и воздушные трубы. Нашлось в машинном отделении место для верстака и слесарных тисков...

Команда «Минтая» комплектовалась весь май 1950 г. Моряки знакомились с устройством судна, механизмами и правилами их обслуживания; завозили снабжение, продукты, загружали трюмы, принимали запасы топлива и пресной воды. Наконец закончилась девиация компасов, оформление всех судовых документов, и в начале июня 1950 г. шхуна была готова к выходу в первый рейс с грузом в Усть-Камчатск. В это первое трудовое плавание в качестве моториста 1-го класса с правом самостоятельного несения вахты собирался и я.

Капитаном «Минтая» был опытный 51-летний судоводитель Георгий Дмитриевич Давыдов, старшим механиком — Степень, вторым механиком — Алексей Савельевич Беркут, вторым мотористом 1-го класса — Андрей Блажков — выпускник Владивостокского моррбтехникума.

И вот мы вышли в Тихий океан. Поначалу все было нормально, но вечером поднялся встречный ветер, а утром шхуна попала в настоящий шторм. Скорость ее движения снизилась почти до нуля, началась невообразимая качка, вода постоянно заливала палубу. Самочувствие мое и моего коллеги Андрухи резко ухудшилось, не один раз пришлось нам поклониться за борт морскому богу Нептуну. Дело дошло до того, что после вахты мы перестали ходить на отдых в носовой кубрик, так как качка там была вообще невыносимой. Мы стали спать в машинном отделении за главным двигателем на настиле, постелив ватные телогрейки и еще кое-какое тряпье. Тем не менее, положенные вахты продолжали нести регулярно.

Приход в Усть-Камчатск задерживался более чем на сутки, и я подумал о том, что это будет, наверное, мой последний рейс на этой «посудине», ведь раньше, во время учебной практики на пароходе «Щорс», проходившей в летне-осенний период, я так не укачивался. Но рейс на «Минтае» затянулся, за это время море приучило меня к своему необузданному характеру, и к приходу в порт вопрос о расставании со шхуной отпал сам собой. Об этом я не жалею до сих пор, даже горжусь, хотя порой случалось всякое, о чем пойдет речь ниже.

Первый рейс показал хорошую работу всех механизмов, но главный двигатель при встречном ветре заметно перегружался, что было заметно по звонким стукам в цилиндрах. Как известно, топливо в калоризаторных двигателях сгорает по циклу Отто, то есть при резком возрастании рабочего давления в почти постоянном объеме, и при перегрузке это хорошо слышно.

Затем потянулись месяцы и годы плаваний с ремонтами и отпусками. В основном мы ходили на оба побережья Камчатки. Только один раз выполнили рейс из Озерной во Владивосток с экспортными консервами «Нерка в собственном соку». После набора необходимого плавательного ценза я получил рабочий диплом механика-дизелиста 3-го разряда и в апреле 1952 г. был назначен вторым механиком на эту же шхуну, а 1 декабря того же года принял дела старшего механика. В новую должность вступал с некоторым опасением и волнением, ведь это уже был совсем другой уровень работы и ответственности. В 1955 г. после очередного отпуска меня направили старшим механиком на шхуну «Устрица», на которой я работал до 30 июня 1960 г.

За десять лет работы на этих двух парусниках было перевезено огромное количество различных грузов, пройдены десятки тысяч миль, достигнуты высокие производственные показатели, завоеваны победы в социалистическом соревновании, получены радости: так, меня наградили медалью «За трудовую доблесть». Редко, но случались и огорчения. Иногда, выполняя задания, не свойственные для этих судов, мы попадали в необычные и экстремальные ситуации, в том числе и аварийные. Вот некоторые из них, которые запомнились особенно хорошо.

Как-то в середине 1950-х гг. руководство Камчатрыбпрома решило направить в мае и июне объединенную экспедицию в Гижигинскую губу на лов нерестовой сельди. Экспедиция состояла из сейнеров типа РС-300, парусно-моторных шхун, плавбаз и спасательного буксира. В общей сложности судов насчитывало около 25. Всем шхунам выдали по два промысловых бота типа «Дори» с двигателями 2 ЧСП 10,5/13 мощностью 20 л. с., по одному закидному неводу, в штатное расписание ввели одного рыбака-добытчика. Боты мы привели в порядок и погрузили на плавбазы для доставки в район промысла.

Вот таким, несколько растянувшимся, караваном пришли на место лова. И пошла необычная для нас трудная, но захватывающая дух, круглосуточная

работа. Сначала неводом ловили сельдь, потом вручную сачками грузили ее в трюмные отсеки ботов, отвозили к плавбазе, там выгружали. В это время при неводе находилась рабочая судовая шлюпка. Действие двигателя обеспечивали мотористы, а механики несли судовые вахты. Шхуна «Устрица» была в числе передовиков, и команда заработала необычно большие для транспортных моряков деньги, да в добавок еще выдали и премиальные. Рыбалка запомнилась также необычным, трудно передаваемым словами, цветом морской воды на месте лова, смешанной с икрой и молоками сельди. Это был мой первый и последний рыбацкий рейс.

А вот другой случай. В начале ноября 1952 г. «Минтай» под управлением молодого капитана Александра Викторовича Зиверта, который, будучи в этом рейсе старшим помощником, заменил заболевшего и списанного в Усть-Камчатске капитана Г. Д. Давыдова, шел в проливе Литке с севера на юг. Вечером палубная вахтенная служба заметила стоявший недалеко от берега южнее поселка Кичига железный катер ЖК, подававший сигналы бедствия. Мы подошли к нему почти вплотную и первое, что слышали от них, так это просьбу, чтобы им бросили несколько буханок хлеба, что и было сделано. Оказалось, что этот катер вез из Оссоры в Кичигу зарплату к празднику 7 ноября. Вдруг сломался мотор, рация не работала, катер встал на якорь и трое суток ждал спасителей. Продуктов у катерников не было, так как они рассчитывали быстро вернуться домой. Вот так они отпраздновали 45-ю годовщину Октября. Мы взяли катер на буксир и при очень сложных погодных условиях привели его в Оссору, где команда катера и бухгалтер горячо благодарили нас за спасение. Им еще повезло: в это самое время, то есть 5 ноября 1952 г. во время страшного цунами погибло много курильчан и камчатцев.

В августе 1958 г. шхуна «Устрица» выполняла особое задание по охране наших морских вод от браконьеров. Мы возвращались в порт и вдруг получили радиограмму с приказом зайти в бухту Моржовую и ждать там дальнейших распоряжений. Пришли, встали на якорь, ждем день, другой, получаем новое распоряжение: к вам подведут японскую рыболовную шхуну «Косей-Мару», пришвартуйте ее к своему борту и сторожите. На ней придет также наш уполномоченный представитель. На борт этой шхуны приказали не сходить, в контакт с японской командой не вступать. Все было выполнено, кроме одного. Контакт с японцами избежать не удалось. А ведь в то время только что приоткрылся «железный занавес», ограждавший советских граждан от капиталистических стран. Нам внушали, что вокруг находятся сплошные враги, шпионы и т. д. Но простое человеческое желание пообщаться с японцами, хоть на пальцах, было у всех, поэтому наш уполномоченный представитель — некто Шумской — принял единственно правильное решение. Он откровенно поговорил с командой, конеч-

но, не забыв напомнить нам о бдительности, и убедительно просил нас только об одном — не переходить на борт японской шхуны, все-таки это граница чужого государства, что мы строго и соблюдали.

Конечно, два-три дня был какой-то интерес, а скорее любопытство, поглазели друг на друга, пожали руки, на пальцах пытались объясняться, обменялись куревом, значками. Обменный фонд быстро закончился, и на этом интерес к японцам у нас пропал, да и они стали редко появляться на палубе. Но один «запретный случай» все же произошел. Японцы всучили нашему матросу порнографический журнал, но об этом Шумской не узнал, а может быть и узнал, да промолчал.

Охраняли мы японскую шхуну недели две. Времени свободного было много и семейные, в том числе и я начали, заготавливать по берегам речушки и бухты на дрова добротный плавник, которого там много образовалось от домов и складов, разрушенных во время цунами 1952 г. После прихода в порт все это дерево мы выгрузили и поделили между собой. Потом пришло указание снабдить японскую шхуну водой, топливом и выдворить ее за пределы наших территориальных вод, что мы и сделали. При этом событии, не доходя до границы, японцы взяли в руки древко своего большого флага и радостно размахивали им, а уже после выхода из наших вод подняли его на флагштоке.

Охрана этой шхуны имела неожиданное продолжение. При сдаче месячного машинного отчета у меня возникла проблема. Отчет в бухгалтерию не приняли, нужно было предъявить еще документ, разрешавший выдачу японцам дизельного топлива. Такую радиogramму я нашел у представителя Шумского. Но когда ее внимательно прочитали, то выяснили, что он и капитан не приняли во внимание одну запятую. На самом деле японцам нужно было выдать только воду. Что-то изменить было уже поздно, капитан дал мне устное распоряжение — топливо выдать, я его выполнил, что и записал в машинный журнал.

— Что будем делать? — обратился я к капитану.

— Выкручивайся сам, — ответил он, посоветовав обратиться к главному бухгалтеру.

Неделю я ходил по многим кабинетам УМАРа (Управления морского активного рыболовства, тогда Камчатрыбфлот входил в состав этого управления), потом дошел до председателя Камчатского Совнархоза В. Н. Каленова, но никто не помог, пока кто-то не подсказал мне обратиться к заместителю УМАРа Павлу Александровичу Демидову. Он за две-три минуты решил этот вопрос, написав на моем заявлении резолюцию: «Списать в счет непроизводительных расходов».

В 1957 г. на «Устрице» произошла авария, при которой по счастливой случайности я остался жив. Помню, дело было осенью на севере западного

побережья Камчатки. Шла выгрузка бочек с рыбой емкостью по 200 кг на кунгас, стоявший у левого борта около второго трюма. Я работал на лебедке, поднял четыре бочки, грузовую стрелу вывели за борт и только я начал опускать бочки, неожиданно увидел, что стрела падает на планшир борта, бочки летят в кунгас, слышу грохот, мне на голову падают деревянные щепки. Подбегаю к борту, смотрю на грузчиков: к счастью, никто не пострадал, но две бочки разбились, на дне кунгаса лежит отломанный нок стрелы с блоком и гаком. Меня спасло то, что управление лебедкой находилось со стороны правого борта, а стрела упала на левый. Если бы выгрузка производилась с правого борта, тогда стрела после подъема груза выводилась бы на правый борт как раз над моей головой.

После этого случая, если грузовые работы велись с одного трюма, то плавсредства подводились только к левому борту. А стрела сломалась из-за недосмотра боцмана при подготовке грузового устройства к работе. Скоба, соединявшая нок стрелы с топенантом, оказалась установлена неправильно. Под тяжестью груза резьбу ее пальца вырвало, скоба разогнулась и стрела упала. Для продолжения выгрузки пришлось разоружить от парусов гик грот-мачты и приспособить его к работе в качестве стрелы.

А вот какое аварийное происшествие произошло в 1952 г. Тогда я работал вторым механиком на «Минтае». Шхуна под управлением уважаемого мною капитана Г. Б. Давыдова шла с грузом из Петропавловска на западное побережье Камчатки. Капитан решил следовать через Первый Курильский пролив. К нему мы подошли после полуночи, то есть на моей вахте. Дул встречный ветер, в проливе он усилился, к тому же добавилось и обычное течение. Вошли в пролив, и тут внезапно остановился главный двигатель. Я не понял, в чем дело, потому что несколько минут назад делал очередной полный его осмотр и никаких отклонений в работе не обнаружил.

Сразу же раздался свисток на переговорной трубе, капитан спрашивает: «В чем дело?». Отвечаю, что еще не выяснил. Капитан кричит: «Где стармех?» Узнав, что в машинном отделении его нет, приказывает срочно его вызвать. Но старший механик А. А. Христюк прибежал сам.

Быстро осматриваем двигатель, прощупываем руками температуру деталей, находим перегрев третьего цилиндра с одной стороны, пробуем повернуть маховик, но он не движется. Все ясно — заклинило поршень. Включаем пожарный насос и начинаем прокачивать двигатель водой при малом давлении. Знаем, что при одноконтурной системе охлаждения это делать не рекомендуется, могут появиться трещины на деталях, но сейчас на карту поставлена жизнь всего судна, поэтому приходится рисковать.

Каждые две-три минуты капитан спрашивает нас о ходе исправления неполадки и сообщает, что шхуну сносит на остров Шумшу. Мы постоянно пытаемся ломиком сдвинуть с места маховик, и вот он с трудом, но начина-

ет проворачиваться. Быстро зажигаем воздушные горелки и разогреваем калоризаторы, которые еще не успели сильно остыть, и через три-четыре минуты двигатель запускается. Даем самый малый, но уже спасительный ход вперед, потом малый, средний, полный...

Мы со стармехом стоим молча, постепенно нервное напряжение спадает, и только тогда начинаем разговаривать. Шхуна благополучно проходит пролив, и мы следуем дальше.

Утром капитан провел разбор происшествия, но мы так и не выяснили причину перегрева цилиндра. Капитан говорит, что ночью сильно перенервничал, а мы его прекрасно понимаем. Он делает нам устное замечание: старшему механику за то, что того не было в машинном отделении во время движения в проливе (в это время по морским законам он обязан находиться там), а мне за то, что не предупредил старшего механика о прохождении пролива.

После прихода в порт назначения мы вскрыли третий цилиндр и обнаружили в его нижней части задиры поршня и втулки с одной стороны, которые уже приработались, так что их не пришлось зачищать. Точную причину происшествия мы так и не установили, только предположили, что поршень заклинило из-за неподачи масла на какое-то время к этому цилиндру ввиду засорения плунжерной пары лубрикатора или маслоподводящей трубки.

Всего 10—12 минут шхуна находилась без движения в проливе, когда ее сносило на берег, но и это могло обернуться непредсказуемыми последствиями. Конечно, я и старший механик волновались, но были заняты делом, и это как-то приглушало наше беспокойство. Наши ощущения несравнимы с теми, которые пережил капитан, стоявший на мостике и наблюдавший дрейф судна к берегу, определяя момент, когда можно будет отдать якорь, чтобы замедлить ход шхуны. Правда, был еще один способ избежать катастрофы — поднять хоть какой-нибудь парус, но ночью при ветре и слабой выучке матросов выполнить это было непросто, а может быть, нереально.

Вот теперь пришло время поговорить о парусах. Хотя они официально и были главными двигателями на шхунах, но пользовались ими очень редко, по крайней мере, на двух гафельных шхунах, на которых мне пришлось работать, такое случалось не более 10—12 раз за десять лет. Паруса ставили только при хорошем попутном ветре, не останавливая главный двигатель, причем поднимали только основные косые паруса и кливера, а паруса, которые находились выше марсовых площадок, никогда не использовали. На других шхунах с бермудским парусным устройством, управление которым удобнее и легче, паруса поднимались чаще, но все равно при попутном ветре и на дальних переходах. Почему же так получалось?

Позволю себе высказать свое мнение. Во-первых, обслуживание парусного устройства — это тяжелая физическая работа, шести матросов для которой было недостаточно. Переходы между рыбокомбинатами и рыбными

базами (их на Камчатке в то время было 35) согласно приказа Главкамчатрыбпрома № 205 от 10 июня 1946 г., были, в основном, небольшие. Направление ветра чаще всего не совпадало с курсом движения, ветры бывали слабые, иногда наблюдались и штили. При таких условиях поневоле приходилось отказываться от применения парусов. Далее, команды шхун часто занимались погрузо-разгрузочными работами — это тоже нелегкий труд, тяжесть его я испытал на себе. После такой работы поднимать паруса, управлять ими или учиться этому делу не было сил, их хватало лишь на то, чтобы закрыть трюмы, уложить грузовые стрелы и гики с гафелями на штатные места, то есть для подготовки судна к очередному переходу. Выполнив все это, большая часть команды уходила на отдых, а остальная обеспечивала ходовые вахты.

Привлечение судовых команд к погрузо-разгрузочным работам практиковалось на всех транспортных судах из-за недостатка плавсредств и грузчиков в рыбацких поселках Камчатки, на рейдах которых в ожидании очереди на выгрузку или погрузку редко когда не стояли несколько судов. Если команда соглашалась произвести эти работы своими силами, то судно обслуживалось в первую очередь или одновременно с уже обрабатываемым судном. Это было выгодно рыбокомбинатам, так как за простой судна они платили его владельцу штраф гораздо больший, чем зарплата, выданная команде.

Получалось так: будешь ждать свою очередь, потеряешь время, не выполнишь план и повышенные обязательства, а значит, получишь нарекания от руководства, парткома, базкома и других. Поэтому, сокращая время на рейсовые задания, для выполнения квартальных и годовых планов команды шхун и занимались больше погрузо-разгрузочными работами, за которые они получали дополнительный заработок и зачастую наличными деньгами, чем парусами. Кроме этого, не была разработана и применена система поощрения за экономию топлива при хождении под парусами. Вот и получалось, что тратить силы и время на обслуживание парусов было экономически невыгодно: эксплуатировать главный двигатель было гораздо проще и легче.

Знакомы мне и деревянные учебные баркентины «Штурман» и «Горизонт», которые пришли в наш порт в то же время, что и грузовые шхуны. На одной из них, а именно на «Штурмане», мне пришлось побывать в качестве практиканта в 1948 г. На ней фок-мачта несла прямые паруса, грот-и бизань-мачты — косые, а бушприт — кливера. Главный двигатель был такой же марки — «Юне-Мунктель» — что и на грузовых шхунах, а вот реверс производился поворотными лопастями посредством ручного механизма, который находился в машинном отделении. Освещение помещений от сети постоянного тока напряжением 110 В обеспечивал один дизель-генератор и большое количество кислотных аккумуляторов.

30 декабря 1960 г., вернувшись из шестимесячного отпуска, я узнал о печальной судьбе моей «Устрицы». Она получила пробоины, и во избежание затопления ее повели в ближайшую бухту Лаврова, там сняли ценное оборудование, снабжение и оставили на произвол судьбы. В августе 1961 г., работая уже на теплоходе «Беринг», мы зашли в эту бухту, и я увидел ее, полузатопленную, без мачт и бушприта, уткнувшуюся носовой частью в песок отмели. Друзья сфотографировали меня на фоне погибшей шхуны, которая пять лет была для меня местом работы и вторым родным домом. С грустью покинул я эту бухту. Никогда больше быть там мне уже не пришлось.

До недавнего времени судьба других шхун, в том числе и «Минтая», мне была неизвестна. При написании этой статьи по воспоминаниям старых моряков удалось установить, что в конце городского пляжа Петропавловска покоятся остатки шхуны «Креветка». Из нее пытались сделать приличный причал для механического завода Камчатрыбпрома (ПСРМЗ), но этому помешали штормы. При первой попытке шхуну выбросило на берег в другое место, откуда ее сняли. Вторая попытка также не увенчалась успехом, и больше ее не трогали.

Что стало с остальными шхунами, можно только предполагать. Допускаю, что какая-то часть была передана в другие дальневосточные порты, из некоторых пытались сделать общежития для моряков, склады, несамоходные баржи, причалы и другое, но думаю, ничего хорошего из этого не получилось. Возможно, что мачты, бушприты, стрелы, гики, гафели, реи и другую древесину использовали для ремонта других судов или на дрова. Можно не сомневаться в том, что корпуса, которые трудно поддавались разборке и не горели в воде, нашли свой приют на дне морском.

Все грузовые шхуны имели недостатки, в том числе такие, как невысокая скорость движения, большая водотечность в штормовую погоду, трудности ремонта корпусов из-за отсутствия хорошей корабельной древесины и опыта проведения таких работ, небольшой срок службы корпусов, очень вредные для здоровья условия труда в машинном отделении, весьма скромные по удобству бытовые условия и другие. Но мне кажется, что задача, для которой они строились, была ими выполнена.

Официального реестра всех парусников Главкамчатрыбпрома найти не удалось. По разным источникам, в том числе моим воспоминаниям, а также рассказам старых капитанов и механиков, составлен приводимый ниже список судов: шхуны «Актиния», «Акиба», «Белек», «Глобус», «Голец», «Жемчуг», «Звезда», «Кальмар», «Коралл», «Краб», «Креветка», «Краснодон», «Кумжи», «Комета», «Мидия», «Минтай», «Медуза», «Нептуния», «Перламутр», «Трепанг», «Омар», «Осьминог», «Устрица», «Чайка», «Энергия», «Янтарь» и учебные баркентины «Горизонт», «Штурман», «Юнга».

Их большая часть находилась на балансе «Камчатрыбфлота». Две зверобойные шхуны — «Акиба» и «Белек» — предназначались для Пloverской моторно-промысловой станции Чукотского управления по добыче и обработке рыбы и морского зверя. Они вошли в состав Главкамчатрыбпрома на основании распоряжения Совета Министров СССР № 1006 от 8 мая 1946 г. По заверениям некоторых капитанов, эти зверобойные шхуны работали в Главсахалинрыбпроме, а учебная баркентина «Юнга» — в Приморье. Наверное, это было уже в более поздние годы.

Заканчивая свои воспоминания, я хочу добрым словом вспомнить моряков, вместе с которыми в течение этих десяти незабываемых лет работал на шхунах «Минтай» и «Устрица». Это — капитаны Георгий Дмитриевич Давыдов, Карл Карлович Берг, Александр Викторович Зиверт, Иван Павлович Колтышев, Ф. Г. Рифк; штурманы Николай Георгиевич Астафуров, Михаил Владимирович Борщев, Леонид Константинович Баранов, Аркадий Амирбекян, Игорь Эпов; старшие механики Степень, Алексей Андреевич Христюк; вторые механики Алексей Савельевич Беркут, Петр Николаевич Осадчий, Евгений Гущин, Константин Паршин; мотористы Андрей Михайлович Блажков, Иван Кондрыкин, Владимир Жидков, Геннадий Емельянов; радисты Василий Лаврентьевич Сафронов, Константин Дорошенко; боцманы Виктор Борисович Бегулов, Леонид Иванович Сытов; матросы Михаил Максимович Гусаров, Иван Иванович Барсуков; повара Антонина Горбачева, Мария Пискарева; дневальные Галина Хребтова и Мария (фамилию ее, к сожалению, не помню). Прошу прощения у многих, которых не упомянул, виновата моя память, ведь с тех пор прошло уже очень много времени.

Еще хочу сказать о том, что навыки работы на шхунах приобрела большая часть моряков Камчатрыбфлота, работавших в 1950-х годах. Вот как сложилась судьба некоторых из них. Капитаны Г. Д. Давыдов, К. К. Берг, Ф. Г. Рифк уехали во Владивосток, капитан А. В. Зиверт работал на «Корсакове», «Барнауле», «Даугаве», «Чукотке» и других судах, а перед пенсией — на судоремонтной базе «Красноярск», ныне живет в Петропавловске. И. П. Колтышев трудился на теплоходе «Беринг», затем уехал в Севастополь, долго плавал на сухогрузах, в совершенстве овладел английским языком, побывал во многих зарубежных портах. В 2001 г. ему исполнилось 70 лет, но он продолжает работать на судах, стоящих в порту.

Штурманы Л. К. Баранов, А. Амирбекян, М. В. Борщев, боцман В. Б. Бегулов, матросы М. М. Гусаров и И. И. Барсуков стали известными на Камчатке капитанами, а штурманы Н. Г. Астафуров и И. Эпов уехали в Приморье и стали капитанами там.

Старший механик Степень уехал с Камчатки, А. А. Христюк заочно окончил ДВТИ и работал в траловом флоте. Второй механик А. С. Беркут уехал в Находку и до пенсии трудился старшим механиком на рыболовных судах.

П. Н. Осадчий был старшим механиком на многих судах, работал групповым механиком механико-судовой службы в Камчатрыбфлоте. Е. Гушин некоторое время плавал старшим механиком на шхунах, затем ушел на берег. Моторист А. М. Блажков уехал во Владивосток, работал механиком, потом долгое время, вплоть до пенсии, занимал инженерную должность в отделе техники безопасности «Дальморепродукта». Радист В. Л. Сафронов уехал на материк.

Работавшие на шхунах женщины-дневальные создали с вышеназванными штурманами крепкие и счастливые семьи: Галина Хребтова с Леонидом Барановым, Мария с Игорем Эповым. А я чуть не женился на поваре Антонине Горбичевой. До свадьбы дело не дошло, мы расстались, она уехала на родину в Тамбовскую область, потом вновь вернулась на Камчатку и следы ее затерялись... Но от судьбы, как говорится, не уйдешь — бракосочетался я все-таки с работницей общепита города Сочи.

Стареют моряки «Королевской флотилии». Многих из них уже нет среди нас, в том числе и некоторых, упомянутых в этой статье. Мы потеряли грамотных, деловых и ответственных специалистов и, вместе с этим, обычных граждан России с присущими только им характерами, заботами и радостями. Вот они: Г. Д. Давыдов, К. К. Берг, Л. К. Баранов, И. Барсуков, М. В. Борщев, А. А. Христюк, П. Н. Осадчий, Е. Гушин, К. Дорошенко и, может быть, другие, о которых мне не известно.

Т. М. КРИВОНОГОВ

«КРАБ», «ЯНТАРЬ» И ДРУГИЕ

Разговоры о том, что Финляндия будет строить парусно-моторные шхуны для Советского Союза, начались в 1946 г. Первые шхуны пришли во Владивосток в ноябре 1947 г. Это были «Кальмар» и «Коралл», далее подошли «Жемчуг», «Креветка» и другие.

Первое знакомство с этими судами нас не обрадовало. Шхуны были тихходные: их скорость на спокойной воде в штилевую погоду не превышала 6,8 узла. При встречном ветре силой 6—7 баллов они вперед не выгребали, их несло назад. Очень несовершенным было якорное устройство. Якорь выбирался через бесконечную цепь грузовой лебедкой первого трюма. Якорные цепи часто рвались, очевидно, для них был применен некачественный металл. Грузовое устройство также было очень плохим. На трюм имелось по одной стреле, что доставляло большие неудобства. На грузовую стрелу следовало ставить двух отводных матросов. Главный двигатель «Юне-Мунктель» также имел существенный недостаток: на нем было очень

трудно выполнять реверсы. Отапливалось судно при помощи камельков. Радиосвязь поддерживалась при помощи радиостанции «Паркс». Эти приборы, снятые с самолетов, были очень капризные, часто выходили из строя. Из навигационного оборудования имелись два магнитных компаса, лот Томсона и два секстана.

Суда эти строились Финляндией для нас в счет репараций. Очевидно, наше руководство принимало их по принципу: «с паршивой овцы хоть шерсти клок».

Мне пришлось перегонять шхуну «Коралл» из Владивостока в Петропавловск-Камчатский. Возглавлял судно капитан Алексей Михайлович Чубатов. Я был вторым помощником, старпомом на рейс шел известный моряк Александр Васильевич Шенеберг. Свои первые плавания он совершал на шхуне «Св. Михаил» еще в 1914 г., потом долгое время работал на китобойцах.

После приходе в Петропавловск осмотреть шхуну пришел капитан дальнего плавания Анатолий Александрович Гонсиоровский. Этот старый моряк в 1912 г. закончил Рижское мореходное училище. Преподавание там велось на немецком языке, поэтому его он знал в совершенстве. Человек он был высокообразованный. Об этих судах Гонсиоровский сказал так: «Мы на парусных судах работали на Балтике только в летнее время. Когда наступала осень, то уходили в Южную Америку и перевозили груз там. А на Камчатке эти суда всю зиму будут стоять и приносить одни убытки».

Первые годы управление Камчатрыбфлота пыталось продлить для шхун сроки навигации, правда, неофициально: старалось пораньше выгнать их в море и попозже отозвать в порт. К чему это привело, можно убедиться на таком примере.

Нашу шхуну в конце сентября загрузили цементом (полный груз 300 т) и послали в Кировский рыбокомбинат. До первой декады октября выгрузаться из-за непогоды мы не могли. 12 октября рванул ветер силой 10 баллов от норд-веста. Порвало якорную цепь. Начался снегопад. Судно потащило к берегу. Командовал им капитан Филипп Спиридонович Кошечев. В этой ситуации ничего не оставалось делать, как лечь курсом на зюйд-вест и постараться как можно дальше отойти от берега. Видя наше бедственное положение, управление флота прислало радиограмму с приказом следовать в порт. Примерно 15 октября мы прибыли в Петропавловск. Цемент выгрузили, а судно поставили на зимовку.

В следующую навигацию часть шхун вышла в море раньше обычного. «Янтарь» и «Краб» отправились в плавания в конце апреля. Но их сильно потрепало штормом в Авачинском заливе. На практике пришлось убедиться, что самым разумным решением будет выходить в море в первой декаде мая, а возвращаться в начале октября.

Первые годы шхуны направляли работать в Усть-Камчатск. Здесь они брали груз ящичной клепки и развозили ее по восточному побережью. Несколько шхун ставили на перевозку угля с Корфских угольных копей. Топливо доставляли на рыбокомбинаты, расположенные в проливе Литке, и на север, вдоль восточного побережья Камчатки, в бухты Южно-Глубокая, Наталии и другие места. Под конец навигации по возможности загружались соленой рыбопродукцией.

Для того чтобы заинтересовать экипажи шхун ходить под парусами, управление флота издало приказ об оплате за экономию топлива. Для этого нужно было сделать выборку из судового журнала, когда судно двигалось под парусами, и передать эти данные в отдел эксплуатации флота. Платили, правда, за это скромно, а мороки с документами было много.

Здесь, я думаю, уместен вопрос: а чем вызвано возвращение людей к парусу? Преподаватель морской практики Яков Яковлевич Шапошников как-то сказал, что парусный флот умер и больше не возродится. Действительно, возвращение к парусу было более чем странным. Вразумительный ответ на этот вопрос получить трудно, да и, кажется, невозможно. Многое в жизни у нас было сделано так, как не надо было бы делать...

Злую шутку сыграла с человеком под парусами природа в 1925 г. Барк «Товарищ» должен был следовать в Аргентину с грузом тесаного камня для мощения улиц. Около берегов Англии его подхватил жестокий шторм и понес на север. Идти можно было лишь под рангоутом только курсом фордевинд. Так «Товарищ» вынесло к мысу Нордкап. Там его взяли на буксир и привели в порт Мурманск. В 1926 г. «Товарищ» вышел из Мурманска в Аргентину и благополучно выполнил этот рейс. Барком командовал знаменитый капитан Дмитрий Афанасьевич Лухманов.

Первые годы после прихода шхун на Камчатку зимовать им приходилось в Ковше рыбного порта, а потом — на жестянобаночной фабрике. Там же была построена мастерская с хорошим деревообрабатывающим цехом и парусной мастерской. Во время зимовки экипажи проходили техминимум. Изучали паруса, их подъем и уборку. Учебу рядовых моряков вели капитаны и штурманы, со штурманским составом занимался капитан учебной баркентины «Штурман» Евгений Вячеславович Успенский. Это был весьма опытный моряк. В свое время он проходил практику на паруснике «Россинанте», принадлежавшем Владивостокскому училищу дальнего плавания.

В составе флота были два учебных судна — баркентины «Штурман» и «Горизонт». На них проходили практику курсанты нашего мореходного училища. Летом они уходили в плавание во Владивосток, Находку и на Сахалин. Квалифицированные кадры для парусного и других флотов готовил и наш учебно-курсовой комбинат.

Думаю, читателям будет интересно узнать о людях того времени, о тех, кто на этих судах работал. Недавно свои воспоминания в редакцию сборника «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» прислал Григорий Федорович Буйвол. Ветерану исполнился 91 год. Сейчас он живет в Киеве. В 1947 г. Г. Ф. Буйвол перегонял из Финляндии во Владивосток одну из первых шхун — «Коралл».

Трудился в 1950 г. на шхуне «Медуза» знаменитый капитан Карл Павлович Эгги. Напомню, что в 1929 г. он командовал ледоколом «Красин», спасавшим экспедицию итальянского генерала Умберто Нобиле, потерпевшую аварию на дирижабле «Италия». За этот подвиг К. П. Эгги был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Работали на первых шхунах Иван Иванович Барсуков и Михаил Максимович Гусаров. Шхуной «Энергия» командовал капитан Иноккентий Николаевич Косыгин.

Одним из лучших судов — «Жемчугом» — руководил Михаил Андреевич Васильев. Впоследствии он был капитаном морского рыбного порта. Хорошо работал на шхунах и капитан Федор Прокопьевич Ужвенко. Был он очень аккуратным, дело знал хорошо, пользовался заслуженным авторитетом и уважением. Замечательными тружениками были Филипп Спиридонович Кошеев и Валерий Федорович Попов. Были и замечательные старшие механики — Юрий Константинович Архипов, Владимир Дмитриев, Николай Чернов. Почти все они закончили сначала учебно-курсовой комбинат, а впоследствии заочное отделение среднего мореходного училища.

Парусно-моторные шхуны долго не прослужили. Все-таки дерево есть дерево — оно подвержено гниению. Раздавались голоса моряков, предлагавших одну баркентину — «Горизонт» — оставить на жестянобаночной фабрике как реликвию. Но, как всегда, у государства для этого благородного дела не хватило денег...

Прошло полвека. Осталось совсем немного людей, некогда работавших на этих судах. И мне хочется передать им всем большой привет и наилучшие пожелания.

МАТЕРИАЛЫ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИИ ШХУНЫ «ЯНТАРЬ»

17 мая 1954 г. в 08 часов шхуна «Янтарь» Камчатрыбфлота Главкамчатрыбпрома под командованием капитана И., имея на борту 210 т разного груза, снялась из Петропавловска в рыбокомбинат Митога (западное побережье). Капитаном И... шхуна «Янтарь» была принята за двое суток до отхода (закончил в 1948 г. Петропавловский Моррыбтехникум, впервые был

поставлен на капитанскую должность)... Руководство управления флотом подробного инструктажа по плаванию не провело, а ограничилось общими указаниями.

Шхуна не снабжена навигационными пособиями, только карты крупного масштаба, лоция Охотского и Берингова моря 1938 г. и старые лоции Тихого океана и Японского моря. Капитан И., имея старые лоции, не мог знать о всех особенностях плавания в районе Первого Курильского пролива, где и произошла авария. Лаг, имеющийся на судне, никем не проверялся и имел определенную на переходе капитаном И... приблизительную поправку +60 %. Капитан не мог определить скорость по оборотам машины, так как она не имела тахометра.

Посадка шхуны «Янтарь» на риф произошла в районе мыса Лопатка со стороны Тихого океана в 14:35 19 мая 1954 г. на западном берегу острова Шумшу Охотского моря северной широты 50° 49,5', долгота восточная 156° 20,5'.

18 мая. ...Средняя скорость принята в 5 миль [по неизвестной причине вышел из строя лаг, запасного лага судно не имело]...

19 мая. В 12:35 открылся берег. В 12:40 из-за густого снега видимости не стало, на бак выставлен впередсмотрящий матрос. В 14:35 судно село на риф. Удар пришелся в подводной части левого бота трюма № 1. Был объявлен аврал. Глубина с левого борта 7 м. В 14:36 отдали левый якорь. Машина дала полный ход. В 14:37 для облегчения съёмки подняли бизань и стаксель. В 14:38 судно сошло. Отклепали якорный канат. Течь в трюме и форпике. Попытка поставить пластырь не удалась, так как подкильный конец заело в подводной части корпуса.

В 15:50 стало заметно, что судно садится носом. Капитан принял решение идти в Северо-Курильск Первым Курильским проливом. В 18 часов, следуя переменными курсами, продолжали откачку воды всеми средствами. Вода вышла на палубу носовых кают. Капитан дал указание выкатать за борт пресную воду. В 19:30 легли на курс вдоль берега на сближение с «Рефрижератором № 6», вышедшим из Северо-Курильска по аварийной радиограмме, полученной 19 мая в 18:20. В 20:30 «Янтарь» пришвартовался к «Рефрижератору № 6», ставшему на якорь. К этому времени шхуна имела большой дифферент на нос, вода находилась на носовой палубе. Капитан «Рефрижератора № 6» Евдокимов, принимая во внимание наличие ветра от юго-востока 6—8 баллов, буксировать «Янтарь» в Северо-Курильск отказался, опасаясь ее затопления во время буксировки. Поэтому было принято решение по возможности перегрузить на «Рефрижератор № 6» часть груза и судового имущества.

В 21:45 в машинное отделение через водонепроницаемую переборку трюма № 2 стала поступать вода, судовыми средствами откачивать воду не успевали. «Рефрижератор № 6» откатывать воду со шхуны не мог, так

как не имел соответствующих устройств. 20 мая в 00 часов вода залила машинное отделение, двигатель остановили. Вода поднялась на палубу до уровня комингсов трюмов, носовые помещения затопило. Команда приступила к перегрузке ценного имущества и палубного груза на «Рефрижератор № 6». В 2:40 ввиду погружения шхуны перегрузку груза прекратили. В 3:08 остановили вспомогательные механизмы и в 3:10 экипаж полностью перешел на «Рефрижератор № 6».

Отдали швартовы, шхуну понесло к берегу и в 3:40 выбросило на берег. В 4:20 ввиду усиления ветра от юго-запада до 9—10 баллов «Рефрижератор № 6» снялся с якоря и пошел штормовать. Впоследствии экипаж «Янтая» с «Рефрижератор № 6» был пересажен на рефрижератор «Рион» и доставлен в Петропавловск 25 мая 1954 г.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 1778, л. 159—163.

Допустившего аварию капитана понизили в должности до третьего помощника. Убыток от происшествия в размере 2 350 850 руб. отнесли на счет судовладельца. Его сумма складывалась из стоимости судна (632 835 руб.), материальных ценностей и имущества (127 560 руб.), а также груза (1 590 455 руб.). Моряки спасли 8,1 т груза, передав его на «Рефрижератор № 6». В результате аварии выяснилось, что водонепроницаемые переборки шхун текут, не выдерживая давления воды.

14—15 сентября 1954 г. заседавший в Петропавловске Владивостокский линейный суд осудил капитана к одному году исправительно-трудовых работ с удержанием 25% зарплаты в пользу государства. В вину ему было поставлено нарушение правил судовождения.

Расследование происшествия показало, что одной из причин аварии стало «отсутствие оказания помощи до подхода «Рефрижератора № 6» 19 мая путем ее буксировки в Северо-Курильск из-за плохой организации аварийной связи на “Янтаре”, СРТ “Рыбак”, СРТ “Портовик” и СРТ 4128».

На радиста «Янтая» наложили административное взыскание за то, что после передачи аварийной радиограммы он «плохо прослушал эфир, поэтому не смог связаться с СРТ “Рыбак”, “Портовик”, принявших аварийную радиограмму. Во время перехода на другие частоты не поставил в известность суда, наблюдавшие за ним».

ВETERАНЫ ВСПОМИНАЮТ МИНУВШИЕ ДНИ...

В эту рубрику, уже ставшую традиционной, включены воспоминания двух старейших работников отрасли: ветерана Камчатрыбфлота Григория Федоровича Буйвола, первая часть которых ранее была опубликована в четвертом выпуске сборника, и Нины Алексеевны Гавриловой, трудившейся инженером-технологом на рыбокомбинатах камчатского побережья с 1948 по 1965 гг. и в Центральной технологической лаборатории Камчатрыбпрома с 1972 по 1988 гг. Воспоминания интересны в первую очередь тем, что они показывают повседневные условия, в которых находились люди, вписывавшие своими руками и судьбами маленькие странички в историю рыбопромышленного освоения полуострова.

Г. Ф. БУЙВОЛ

ИСТОРИЯ ОДНОЙ СУДЬБЫ

(Окончание. Начало в четвертом выпуске)

Летом 1941 г. я находился в отпуске. 18 июля Первореченским военкоматом во Владивостоке был мобилизован, а в октябре 1941 г. направлен на фронт и зачислен краснофлотцем, артиллеристом артдивизиона 63-й бригады морской пехоты. Более трех лет принимал участие в боях в Северном оборонительном районе Северного флота, находился на полуострове Рыбачий и на полуострове Средний, где проходила линия фронта.

Наша 63-я бригада морской пехоты была сформирована на Урале на узловой станции Бердяуш. Она состояла в основном из моряков-дальневосточников и башкир. Орудия в дивизионе были калибром 76 мм, с длинными стволами. Передвигались они на конной тяге, каждое орудие везли три пары лошадей. В расчете орудия я был номерным и подносчиком снарядов. В моем распоряжении имелись лошади, за которыми я ухаживал.

В конце декабря 1941 г. нашу бригаду направили в Мурманск. К тому времени, когда мы прибыли на станцию Петрозаводск, дорогу Петрозаводск — Мурманск перерезали немцы, поэтому наш эшелон двинулся в сторону Архангельска на станцию Онега, от которой до Мурманска строилась объездная железная дорога.

На станции Онега под конюшни мы заняли пустые склады. Каждый день, несмотря на суровый климат, при 40-градусном морозе и глубоком, более

метра, снегу, проходили учения. В один из таких дней командир взвода приказал мне пригнать ему с конюшни лошадь. Сев на нее верхом, я быстро направился по обочине дороги в расположение артдивизиона. Вдруг лошадь на большой скорости внезапно остановилась, и я через ее голову перелетел за обочину и упал в глубокий снег. При падении не разбился, но потерял в снегу штык, слетевший с винтовки.

Все моряки дивизиона были вооружены винтовками с надетыми вниз штыками. Как я не рылся в снегу, найти штык не смог. У нас в дивизионе был строгий порядок: перед сном сдавали дежурному офицеру винтовки и патроны, и не дай Бог, если у кого-нибудь не окажется необходимого количества боеприпасов или штыка — тот пойдет под трибунал, получит десять лет лишения свободы. В лучшем случае его направят в штрафную роту или батальон — искупать вину кровью.

К концу дня командир взвода вернулся, отдал мне лошадь, и я погнал ее обратно в конюшню. Когда приехал туда, обратил внимание на то, что на железнодорожном пути стоят три пустых товарных вагона. Я подумал, а что если посмотреть эти вагоны — вдруг внутри них где-нибудь найду штык? Мои предчувствия оправдались: в одном из вагонов штык, весь покрытый ржавчиной, торчал из стенки. Я обрадовался, вытащил его, нашел кирпич и так отчистил, что он стал как новый...

За мою долгую жизнь в критические ее моменты мне всегда сопутствовала удача. Примеров тому было много: в период Отечественной войны, в плаваниях на морских судах и в обычной жизни. И я благодарю судьбу за то, что она сохранила мне жизнь до настоящего времени...

В начале апреля 1942 г. объездная железная дорога была достроена, и мы по ней прибыли в Мурманск. Отсюда всю бригаду на небольших судах перевезли на полуостров Рыбачий, а затем на полуостров Средний.

10 октября 1944 г. в боях за Печенгу (тогда он назывался Петсамо) я был ранен осколком в правую ногу. Наша бригада была награждена орденом Боевого Красного Знамени и получила наименование «Киркинесской» (по названию порта в Норвегии).

...25 ноября 1945 г. меня демобилизовали, в Мурманске посадили в вагон-«теплушку» и отправили во Владивосток.

Во время следования на Дальний Восток произошло несколько интересных встреч, о которых хочу рассказать ниже. Наш поезд остановился на одной из станций под Москвой. К нам подошел мужчина, отрекомендовавшийся бывшим капитаном погибшего парохода «Декабрист», принадлежавшего Дальневосточному государственному морскому пароходству. Назвавшись С. Беляевым, он попросил нас разрешить ему ехать с нами во Владивосток. Мы не возражали, место свободное было, и он, разместившись, следовал с нами до Иркутска, где пересел на пассажирский поезд.

В пути капитан рассказал нам трагическую историю «Декабриста», произошедшую в Баренцевом море в районе острова Медвежий. В один из рейсов с военными грузами на борту в составе каравана, «Декабрист» подвергся нападению немецких бомбардировщиков. Одна из бомб угодила в трюм, в котором находились бочки с маслом и топливом. К счастью, она не взорвалась, но пробила днище. Под пробоину подвели пластырь, из трюма откачали воду, и пароход продолжил плавание в Мурманск. Встретивший судно в порту Уполномоченный Государственного Комитета Обороны известный полярник И. Д. Папанин, поблагодарив капитана и экипаж за самоотверженность, сказал: «Вы, наверное, родились в рубашке».

После разгрузки и небольшого ремонта «Декабрист» отправился в следующий рейс. В районе острова Медвежий на него снова налетели немецкие самолеты. Одна из торпед попала в котельное и машинное отделения, потом в пароход угодили несколько бомб. Судно затонуло, уцелевший экипаж перешел на две спасательные шлюпки. Самолеты обстреляли их из пулеметов, но полярная ночь и штормовая погода спасли людей от попаданий.

Шторм разбросал шлюпки, пытавшиеся держаться вместе. Одну из них, на которой находился капитан Беляев, после нескольких суток плавания под парусами выбросило на обледеневшие камни необитаемого острова. Здесь моряки, многие из которых были уже обморожены, установили палатку, в которой прожили больше месяца в условиях полярной стужи без запасов топлива и продуктов. Большая часть людей погибла, а троих полуживых моряков, которые уже не могли двигаться, взяла в плен команда высадившегося на острове немецкого сторожевика. Затем они попали в концлагерь на севере Норвегии. Члены экипажа «Декабриста» были освобождены только осенью 1944 г. во время наступления советских войск.

В декабре 1945 г. наш эшелон прибыл на станцию Новосибирск, на которой стоял более двух суток. Здесь к вагону подошла молодая женщина с ребенком в мокром одеяльце, прося довезти ее до станции, расположенной возле Иркутска, где жила ее мать. В пути она рассказала нам о том, что с ней случилось.

Ее муж воевал на фронте. Переписка с ним прервалась, и она и ее мать решили, что он погиб. Так получилось, что перед окончанием войны эта женщина родила ребенка от другого мужчины. А муж оказался жив и вернулся. Узнав о ребенке, сказал: «Спишем на войну». После этого жили они вроде хорошо, но как-то муж предложил, чтобы не слушать разговоры соседей о чужом ребенке, переехать в Среднюю Азию.

Он продал дом, доставшийся ему по наследству, собрал вещи, деньги, взял себе ее паспорт. Когда приехали в Новосибирск, сдал вещи в камеру хранения, сказал, что пойдет в город купить продуктов, ушел и больше не вернулся...

На третий день пребывания на вокзале женщина слышала объявление по трансляции о том, чтобы гражданка такая-то зашла в отделение милиции и забрала свой паспорт... Так она осталась без мужа, денег и вещей.

Моряки — народ дружный и никогда в беде человека не оставят. Мы купили ей все необходимое, довели до места назначения, а сами продолжили дальше...

Наш состав шел медленно, и на место прибыл лишь 31 декабря 1945 г. На учет в райвоенкомат я встал 15 января 1946 г. После месячного отдыха устроился судовым механиком в морское агентство Камчатрыбфлота на перегон судов из других стран на Дальний Восток. С перегонной командой был направлен в Ленинград, оттуда в Финляндию — вести наблюдение за строительством парусно-моторных шхун. В апреле 1947 г. нашу команду послали в порт Либаву (совр. Лиепая. — *Ред.*), где уже стояли готовые к отходу в плавание на Камчатку две шхуны: «Коралл» и «Креветка».

Меня назначили вторым механиком на «Коралл». Капитаном у нас был Б. Шанько, позже он описал этот переход в своей книге «Через три океана и пять морей под парусами». «Креветка» шла вместе с нами.

В декабре 1952 г. я работал старшим механиком танкера «Сунгари». Приняв топливо и масло, танкер вышел в рейс на восточное побережье Камчатки. Обеспечив все комбинаты, мы отправились в Олюторский залив. Начало штормить, задул сильный морозный ветер. Попадавшая на палубу вода быстро замерзала. Образовавшийся лед покрывал панцирем палубу, надстройки и оборудование. При обледенении любое судно может опрокинуться в том случае, если точка центра его тяжести окажется выше точки метацентрической высоты, определяемой после постройки судна в процессе его кренования.

Чтобы танкер не опрокинулся, капитан распорядился заполнить все грузовые емкости балластом, то есть морской водой. От сильного удара большой волны выбило клин двери насосного отделения, дверь открылась, вода стала заливать помещение.

В это время я находился в машине и увидел, что из контрольной трубки насосного отделения поступает вода. Стояла ночь. С постели подняли донкермана Кедо, мужчину двухметрового роста. Через световой люк мы увидели, что насосная залита водой до уровня, превышавшего человеческий рост, а через открытую дверь в нее продолжает поступать много воды. С трудом закрыли дверь и закрепили ее, чтобы волны не смогли открыть ее вновь.

В насосном помещении стоял паровой насос производительностью две тысячи тонн в час. Включили его в работу, но вода не убывает. Спрашиваю донкермана: «В чем дело?» Вдруг его осенило: он вспомнил, что когда убирал днище помещения, то закрыл вентиль приемного трубопровода насоса, а после окончания работы забыл его открыть. Тогда, говорю ему, тебе придет-

ся нырять в воду, чтобы открыть этот злополучный вентиль. А если ты этого не сделаешь, тогда нырять буду я, но ты будешь наказан за свою забывчивость.

Погрузившись в воду в первый раз, он нашел вентиль, но открыть его не успел. Всплыв и немного отдохнув, вошел в воду снова и на сей раз удачно: вентиль был открыт, насос начал качать. После того, как помещение было осушено, я предложил донкерману стакан разведенного спирта, чтобы он не простыл, затем уложил его в постель, укутав теплыми одеялами.

Электродвигатели грузовых насосов были закреплены на переборке почти у потолка насосной, поэтому вода до них не добралась. Доложили обстановку капитану, который решил развернуть судно на обратный курс. Чтобы избежать полного обледенения, которое уже приобрело очень опасный характер, мы пошли в бухту Южно-Глубокую в надежде переждать здесь шторм и удалить лед. Сюда прибыли на рассвете. После того, как шторм улегся, наш танкер отправился в Олюторский рыбокомбинат, сдал там груз и пошел в Петропавловск. По пути мы выкачали балласт, пропарили танки.

В Петропавловске перед выходом в следующий рейс проверили все емкости и увидели, что посредине судна с обоих бортов наблюдается деформация, имевшая вид гармошки — признак начала излома корпуса.

Предполагаю, что танкер не переломился пополам лишь благодаря качеству металла, из которого он был построен в Швеции. Думаю, что деформация началась из-за намерзания на палубе (в основном, в ее носовой части) нескольких сот тонн льда. Танкер «Сунгари» в скором времени встал в капитальный ремонт на Совгаванский судоремонтный завод.

О тяжелом и опасном труде моряков и рыбаков, особенно в зимнее время в бурных морях, омывающих Камчатку, могу рассказать много случаев. Вот лишь один из них, также связанный с «Сунгари».

Танкер, обеспечивший топливом комбинаты на побережье, возвращался в Петропавловск. На подходе к воротам Авачинской губы разыгрался шторм, пошел густой снег, задул сильный ветер. Видимости никакой. Радар на судне в то время отсутствовал, поэтому мы более двух суток не могли зайти в ворота: то уходили далеко в море, то вновь приближались к берегу. Почти все моряки укачались и не могли работать. Вахту продолжали нести старший помощник капитана и я — старший механик. На судне была бухгалтер — Мария Васильевна — фамилии ее не помню. Мы со старпомом несли службу, а Мария Васильевна с большим трудом варила картошку в мундирах. Другую пищу приготовить не смогли, поэтому питались картошкой с селедкой, имевшейся у нас в изобилии. Только на третьи сутки мы смогли вернуться в Петропавловск. После того, как на «Сунгари» установили радар, судно в любую погоду и время суток свободно и без задержек заходило в родной порт.

Одним из самых серьезных аварийных происшествий на флоте, свидетелем и участником которого мне пришлось быть, произошел на спасательном судне «Стерегающий». Спасатель находился в районе Пенжинской губы, нес вахту для того, чтобы в случае необходимости быстро оказать помощь множеству имевшихся здесь рыбопромысловых судов. Поблизости от него работали траулеры и плавучие базы, транспортные рефрижераторы всех рыбопромышленных организаций Дальнего Востока: Амуррыбпрома, Сахалинрыбпрома, Приморрыбпрома, Магаданрыбпрома и нашего Камчатрыбпрома. Десятки рыболовных судов успешно промыслили сельдь, выпускали из нее консервы, солили в бочках, морозили. Готовую продукцию рефрижераторы доставляли во Владивосток, а оттуда ее развозили по всей стране.

Наш «Стерегающий» имел главный двигатель мощностью 1 750 л. с., обеспечивавший ему высокую скорость хода — до 18 узлов, три дизель-генератора по 500 кВт, осушительный насос, откачивавший в час 2 000 т воды, и три автономных переносных насоса производительностью по 100 т. Дополняли специальное оборудование судна буксирная лебедка, два аварийных генератора (один малой мощности располагался в машинном отделении, второй — в помещении на верхней палубе возле дымовой трубы). В этом же помещении находились аварийные аккумуляторы большой емкости.

К исходу одного из дней начало штормить. На спасатель пришла радиogramма с известием, что сейнер рыболовецкого колхоза, пребывавший на восточном побережье Камчатки, терпит бедствие — у него вышел из строя главный двигатель. Сейнер требовалось отбуксировать в Авачинскую губу и сдать колхозу. «Стерегающий» сразу же двинулся на помощь. Когда мы проходили из Охотского моря и Тихий океан между островом Парамушир и мысом Лопатка, в самом узком месте судно внезапно обесточилось.

Быстро спустившись в машинное отделение, я увидел, что дизель-генератор не действует. Все насосы остановились. На главном распределительном щите включил аварийное аккумуляторное освещение: света нет. Доложил обстановку капитану, попросил убавить обороты главной машины до минимальных, чтобы не перегреть ее, и получил такое разрешение.

Главный двигатель охлаждался пресной водой из емкости, подвешенной выше него, и когда выключился насос, вода в двигателе была, и хотя она не циркулировала, работавшая на самых малых оборотах машина не перегревалась.

Запустили аварийный дизель-генератор, включили сигнальные огни и освещение машинного отделения. Главному двигателю дали средний ход. Вызвал в машину электромеханика — он не явился, моторист доложил мне, что он болен: сильно укачался, работать не может. Я сам отправился в его каюту, был зол и готов избить его, но удержался, убедившись в том, что он действительно не может выполнять работу.

После моих слов о том, что нас может выбросить на мыс Лопатку, а это грозит гибелью судну и его экипажу, он вспомнил, что днем без моего разрешения производил профилактику аварийных аккумуляторов и после окончания работ забыл подключить их к аварийной сети.

Покинув электромеханика, я зашел в аккумуляторную, подключил аккумуляторы, затем на главном распределительном щите включил освещение по всему судну. Этим удалось снять нагрузку с аварийного генератора и взамен запустить компрессор для того, чтобы пополнить запас сжатого воздуха в пусковых баллонах вспомогательного дизель-генератора.

После пуска последнего включили необходимые насосы и оборудование, дали главному двигателю полный ход, вышли в Тихий океан и поспешили к аварийному сейнеру. Когда подошли к этому суденышку, то выяснилось, что его механик, несмотря на сильное волнение, сумел самостоятельно отремонтировать двигатель. Сейнер своим ходом в нашем сопровождении прибыл в порт. А мы вновь отправились в Охотское море нести свою службу.

Третий механик, отвечавший за дизель-генераторы, не проверял давление воздуха в пусковых баллонах. Кроме того, он был виновен и в том, что периодически не спускал из топливных цистерн отстоявшуюся воду и осадок. В штормовую погоду из расходной цистерны вода попала в топливный трубопровод двигателя, из-за чего он и остановился.

Моя вина как старшего механика заключалась в том, что я ослабил контроль за работой своих подчиненных. Знал, что они были трезвенники, соблюдали дисциплину и в течение длительного времени работали хорошо, доверял им, но они меня и себя подвели. Не зря в народе говорят: «Доверяй, но проверяй!». Все мы были наказаны в административном порядке.

В июле 1953 г. меня в должности старшего механика командировали в Измаил для приемки теплохода «Оленск». В связи с тем, что в Венгрии задерживалось до весны строительство двух теплоходов для Камчатки («Оленск» и «Гомель»), Министерство рыбной промышленности СССР отправило меня и капитана С. И. Карева в Калининград на перегон судов из-за границы. Мы получили в Германии в порту Штральзунд три средних рыболовных траулера, привели их в Калининград и передали командам различных рыбопромышленных организаций.

В апреле 1954 г. по распоряжению Министерства мы выехали в Одессу, где приняли теплоход «Оленск». Его капитаном стал С. И. Карев. Вторая команда под руководством капитана Л. И. Кужеля получила «Гомель». На этом судне старшим механиком был А. И. Бирюков. Во время подготовки к выходу в рейс на Камчатку мы стали свидетелями большого праздника — трехсотлетия воссоединения Украины с Россией. Приняв груз и необходимое снабжение, снялись в Петропавловск.

По пути заходили в Джибути, Бомбей и Сингапур, где получали топливо. Во время стоянки в Сингапуре из Министерства рыбной промышленности СССР в наш адрес пришла телеграмма с распоряжением задержаться в порту. Простояли десять дней. Как потом выяснилось, перед нашим выходом в рейс в районе острова Тайвань был задержан советский танкер «Туапсе», шедший в Китай. Это была провокация. Получив разрешение на выход, вышли в море, держа курс на Владивосток, а затем на Петропавловск.

Зимой 1957 г., приняв груз рыбопродукции, «Оленск» отправился во Владивосток. Так как зимой пролив Лаперуза замерзает, то судно шло через Сангарский пролив между японскими островами Хоккайдо и Хонсю. До пролива продвигались вдоль Курильской гряды со стороны Тихого океана. Море сильно штормило. Один из двух главных двигателей «Ганц-Ендрашек» мощностью 600 л. с. вышел из строя. У него рассыпался шариковый подшипник привода топливных насосов. Для его замены надо было снять весь корпус насосов. Эта работа требовала много времени. Второй механик, отвечавший за главные двигатели, оказался хорошим специалистом и сделал все, чтобы быстрее ее закончить.

Когда работал только один главный двигатель, судно плохо слушалось руля, и нас постепенно относило к Курильским островам. С пуском второй машины теплоход пошел своим курсом. Огромные волны непрерывно накатывались на его палубу.

Находясь в машинном отделении, я заметил, что в него поступает вода. Включили осушительный насос, но уровень воды не понизился. Включили второй, более производительный, насос. Недаром говорят, что одной беды не бывает. Так случилось и у нас. Оказалось, что вода поступает из вентиляционной трубы машинного отделения. А на палубу для устранения течи выходить нельзя — может смыть за борт.

Доложил капитану и попросил его на некоторое время изменить курс судна, повернуть его по волнам, а не против, как шли мы, чтобы под защитой надстройки можно было выйти на палубу. Когда теплоход развернулся, я поднялся на палубу и убедился в том, что на трубе диаметром 100 мм отсутствует воздушный раструб. Ставить раструб было нельзя, так как при шторме его заливало бы водой. Поэтому судостроительный завод заглушил эту трубу, поставив на конце крышку, закрепленную четырьмя болтами. Под крышкой стояла резиновая прокладка, согнутая вдвое и поставленная так, что половина окружности трубы имела щель шириной не менее 10 мм. Через нее вода, гулявшая по палубе, попадала в машинное отделение.

Сняли крышку, поставили новую прокладку. Течь прекратилась. Капитан повернул теплоход в сторону Сангарского пролива. Во Владивосток мы пришли благополучно, правда, из-за льда к причалу встали с большим трудом.

После «Оленска» меня назначили групповым механиком управления Камчатрыбфлота. Мою группу составляли, в основном, транспортные суда: теплоходы «Оленск», «Гомель», «Алдома», «Атласов», «Юпитер», танкер «Сунгари», плавбаза «Ламут». В обязанности группового механика входили: контроль за правильностью эксплуатации механизмов в соответствии с Уставом службы на судах флота рыбной промышленности и Правилами технической эксплуатации, своевременное устранение неисправностей, предъявление Регистру СССР для получения документов на годность к плаванию.

Однажды плавбаза «Ламут» в соответствии с графиком встала на Петропавловскую судоремонтную верфь на профилактический ремонт. Примерно через десять дней после начала работ начальник Камчатрыбпрома Василий Никифорович Каленов созвал совещание руководителей судоверфи: директора Потылицына, главного инженера Осадчего, главного технолога, прораба-строителя Яроша и меня как представителя заказчика. Каленов просил ускорить ремонт плавбазы: вместо трех месяцев завершить работы за два.

Он спрашивает директора судоверфи: «Как, сможете Вы исполнить мою просьбу?» Потылицын отвечает: «Примем все меры, поставим больше людей». Осадчий заявил, что верфь постарается справиться, мобилизует людей, главный технолог тоже подтвердил, что выпустят судно из ремонта за два месяца. По моей просьбе мне разрешили выступить как представителю заказчика, ведущего наблюдение за ремонтом. По моим расчетам, «Ламут» мог выйти из ремонта раньше не на месяц, а всего лишь на две недели.

В. Н. Каленов возмутился и говорит: «Директор, главный инженер и главный технолог обещают завершить работы на месяц раньше срока, а Вы — всего лишь групповой механик — утверждаете, что это невозможно». Пригрозил наказанием и даже увольнением...

Когда Каленов немного успокоился, слово попросил прораб-строитель. Он сказал, что считает, что групповой механик прав и имеет на это основания. Каленов потребовал от меня, чтобы я представил эти основания. Я ответил, что согласно моим расчетам, с учетом того, что ремонт в основном производится на трех объектах, а туда много людей не поставишь, то при круглосуточной работе плавбаза не выйдет из ремонта раньше.

Приняв во внимание наши замечания, В. Н. Каленов дал указание: срок ремонта завершить до такого-то числа, и чтоб в восемь часов утра этого дня плавбаза была пришвартована к причалу рыбного порта. Вечером дня, предшествовавшего постановке к причалу, судно вышло на ходовые испытания, в ходе которых обнаружился серьезный дефект главного двигателя. Оказывается, слесари, ремонтировавшие главную машину, уронили нижнюю половину уплотнительного подшипника между маховиком и картером двигателя, в результате чего при работе из картера выходило масло, разбрызгивавшееся маховиком.

Потерянную половину подшипника достать оказалось сложно: у днища судна проходили сплошные трубы, которые надо было разбирать, а это могло повлечь за собой задержку выхода из ремонта не менее чем на двое суток. Из этого положения вышли следующим образом. Дали указание старшему механику Александру Коржу одеть самого маленького моториста в резиновый костюм, прикрепить к нему страховочный трос и отправить его под двигатель за потерянной частью подшипника. Моторист успешно справился с заданием, дефект быстро устранили, и в 8:00 «Ламут» пришвартовался к причалу рыбного порта. Задание В. Н. Каленова было выполнено своевременно.

В дальнейшем, когда возникала необходимость срочного ремонта на судоверфи, я, нарушая субординацию, обращался к нему напрямую, и он всегда решал вопросы положительно. На первый взгляд, это был суровый человек, но в то же время он бережно относился к людям.

Василий Никифорович занимал ключевые посты в управлении рыбной промышленностью Камчатки и, несомненно, внес большой вклад в ее становление. Директор судоверфи Потылицын, главный инженер Осадчий и прораб-строитель Ярош имели среди рабочих и служащих большой авторитет. При их руководстве на предприятии поддерживались строгая дисциплина и порядок, планы успешно выполнялись.

В 1965 г. на Совгаванский судоремонтный завод в капитальный завод встал танкер «Сунгари», на котором в 1952—1953 гг. я работал старшим механиком. Здесь же в текущем ремонте стоял грузопассажирский теплоход «Корсаков». Стоимость капитального ремонта танкера составляла 1,4 млн руб. После того, как работы были выполнены на сумму 700 тыс. руб., начальство решило списать танкер из-за отсутствия средств на их продолжение. Я настаивал на том, чтобы снять часть запланированных работ из ремонтной ведомости, и тем самым уменьшить стоимость ремонта. Для этого начальник Камчатрыбфлота А. Р. Янсон послал меня и главного технолога на завод. Там мы сняли работы на общую сумму 200 тыс. руб., так что с учетом уже заплаченного дальнейшее окончание ремонта обошлось бы в 500 тыс. руб.

Однако и после этого вопрос о списании судна не снимался. Тогда я составил подробную записку начальнику Дальрыбы А. Смолякову с просьбой отложить списание танкера, а затем записался к нему на прием. Перед приемом посоветовался с работниками технического отдела, которые не рекомендовали мне ходить к Смолякову. Сказали, что у меня могут быть неприятности, так как вопрос о списании «Сунгари» уже решен. Несмотря на это, я все-таки пошел на прием.

Смоляков, ознакомившись с моей запиской, сказал, что этот вопрос будет решать руководство Камчатрыбпрома. Спустя несколько дней меня

вызвали туда на совещание, как говорят, «на ковер». Главный инженер Камчатрыбпрома выступал за списание, причем резко высказывался против моих действий, вплоть до снятия с работы. Затем за списание судна выступили два руководителя отделов, и вдруг слово попросил начальник нефтебазы. Он поддержал меня, пояснив, что после списания «Сунгари» у нас не останется ни одного танкера, и мы будем вынуждены платить большие деньги Дальневосточному пароходству за доставку всех видов топлива не только на нефтебазу, но и на комбинаты всей Камчатки.

Затем еще три человека высказались за продолжение ремонта танкера. Тогда начальник Камчатрыбпрома согласился с мнением большинства. Справедливость восторжествовала — ремонт продолжился. Его ход контролировал лучший старший механик Камчатрыбфлота — Георгий Борисович Рогозин, который плавал на танкере до ремонта и долгое время после него.

Как-то на подопечном мне теплоходе «Оленск» произошел случай, заставивший принять срочные и необычные меры. На этом судне имелись два главных двигателя. На валу одной машины рассыпался большой роликовый опорно-упорный подшипник. Его поиски на заводах и базах снабжения ни к чему не привели. Такие подшипники выпускали только в Швеции. Чтобы теплоход долго не простаивал, я решил, договорившись с начальником Камчатрыбфлота А. Р. Янсоном, дать телеграмму сразу в Судоимпорт, минуя все промежуточные инстанции тогдашней бюрократии (Камчатрыбпром, Дальрыбу, Министерство рыбной промышленности РСФСР, Министерство рыбной промышленности СССР). Если бы мы начали проходить все эти «ступеньки», то получили бы подшипник не раньше чем через два месяца. А Судоимпорт мы попросили, чтобы этот узел нам отправили самолетом. Просьба была удовлетворена, на седьмой день мы его получили и установили на судно.

Прошло значительное время, и в Камчатрыбпром пришло письмо из Министерства рыбной промышленности СССР с указанием наказать виновных за нарушение субординации. Точно не знаю, получил ли какое взыскание начальник, но меня он устно предупредил. Приказа я не видел. Если бы мы действовали по правилам, то теплоход бы стоял в порту и ежедневно приносил Камчатрыбфлоту большие убытки...

Дважды меня приглашали работать экспертом в областной комиссии по установлению причин аварий. Однажды на городской электростанции Петропавловска, располагавшейся на ул. Ленинской, в предпраздничную ночь с 6 на 7 ноября вышел из строя дизель-генератор. На станции имелись три двигателя: работавший двухтактный, резервный четырехтактный и еще один четырехтактный, находившийся в ремонте.

Как установила комиссия, дежурная смена по случаю наступавшей годовщины Октябрьской революции, изрядно выпив, отвлеклась от наблюдения

за работающей техникой. В это время прекратилась подача воды на охлаждение двигателя, он перегрелся. Вместо того чтобы остановить машину и дать ей остыть, в нее пустили воду. От резкого перепада температур на цилиндрических крышках появились трещины, вода попала в цилиндры, произошли гидравлические удары. Двигатель остановили, дежурную смену сняли, заменив второй сменой. В работу пустили резервный японский дизель-генератор, освещение города было восстановлено.

В начале ночи следующего праздничного дня вышел из строя и второй дизель-генератор: у него произошла большая авария, в результате которой были повреждены поршень, цилиндрическая втулка, крышка и погнулся шатун. После длительного изучения всех поврежденных деталей, в том числе клапанов, размещенных в цилиндрической крышке, была установлена истинная причина аварии.

Раньше наблюдались случаи, когда клапан отрывался, но никаких аварий не происходило. Клапан заменяли, двигатель продолжал работать. Верхняя часть штоков клапанов срабатывалась. Из-за отсутствия запасных частей для того, чтобы двигатель работал, на верхнюю часть штока изношенных клапанов наплавлялся металл. При длительном нагреве его химический состав изменялся, прочность снижалась, поэтому нередко клапаны отрывались.

Этот клапан и попал в цилиндр из-за необычного излома штока под прямым углом. Комиссия сделала вывод, что второй двигатель вышел из строя не по вине обслуживающего персонала, а по технической причине...

На одном из пассажирских судов Камчатского морского пароходства возник пожар (на теплоходе «Петропавловск». — *Ред.*). Его причины изучали две комиссии: правительственная и областная. Меня пригласили экспертом в областную.

Перед выходом в рейс из Владивостока в Петропавловск теплоход принимал топливо. Третий механик допустил ошибку, заполнив бортовые и донные емкости полностью, как говорят моряки, «под завязку», в том числе и сточную цистерну, которую заполнять вообще не положено.

Спустя несколько часов, когда температура топлива в цистернах увеличилась, оно стало расширяться и вытекать через вентиляционные трубы, а из сточной цистерны — в поддоны расходных емкостей, выливаясь из них на работающие двигатели. Штормило, судно качало, топливо попало на неизолированные выхлопные коллекторы и воспламенилось. Начался пожар, пламя распространилось по всему машинному отделению. Капитан дал указание вахтенным покинуть машину, закрыть водонепроницаемые двери и начать тушить пожар.

В его ликвидации помимо команды принимали участие военные моряки, сехавшие в качестве пассажиров. На помощь теплоходу из Владивостока

вышли спасательные суда, которые приняли на борт пассажиров и доставили их на землю. Аварийное судно на буксире отвели в порт.

Виновниками пожара являлись судостроительный завод и третий механик. Завод признал свою вину, и поскольку срок гарантийной эксплуатации теплохода еще не истек, все расходы, связанные с его восстановлением, принял на свой счет. Механик получил наказание. Теплоход отремонтировали, он продолжал совершать рейсы на Камчатку...

За более чем тридцать лет работы в Камчатрыбфлоте я занимал разные должности: начинал судовым механиком, но потом стал старшим механиком, затем инженером-механиком технического отдела, начальником мастерской, групповым механиком и последние два года перед уходом на пенсию — механиком-наставником. Одновременно стремился повышать свои знания. Частые перемещения в должностях, как я понимаю, были вызваны необходимостью использовать мои способности в интересах дела.

Камчатрыбфлот по указаниям свыше то соединялся, то разъединялся с траловым флотом, менял названия, но я оставался его постоянным работником и патриотом рыбной промышленности Камчатки, так как транспортный и промысловый флоты взаимосвязаны: их можно считать одним целым.

В июле 1969 г. я уволился из Камчатрыбфлота в связи с уходом на пенсию, и уехал с Камчатки на Украину. Закончилась моя камчатская биография. Мой трудовой стаж составляет 53 календарных года, а если принять во внимание военные годы и северные льготы, то гораздо больше. На своем долгом жизненном пути я встретил много хорошего, но и много трудностей: голод, холод, тяготы перестроечной рыночной экономики. Их преодолевал трудом.

Чтобы долго прожить, надо как можно больше трудиться, нормально питаться, находиться в движении, меньше переживать, как говорят в народе, «по каждому поводу и без каждого повода». Труд побеждает не только болезнь, но и старость...

Н. А. ГАВРИЛОВА

АСТРАХАНЬ — КАМЧАТКА

Детство. Я родилась 21 ноября 1925 г. в селе Енотаевка Сталинградской (позже Астраханской) области. Мой отец работал маляром, мама вела домашнее хозяйство. Родители были религиозны и придерживались старинных традиций.

Наша семья жила в собственном деревянном рубленом доме. Под ним размещался погреб, отдельно стояли летняя кухня, сарай и баня. Во дворе

находился особый резервуар (бассейн), в котором хранили воду. Семья имела лошадь, корову, держала кур. Молоко и мясо у нас было свое.

В 1930 г. до Енотаевки докатилась волна гонений против зажиточных жителей. Началось их «раскулачивание». Такая же угроза нависла и над нашей семьей, тоже считавшейся зажиточной. От отца стали требовать высокие налоги. Не дожидаясь расправы, родители решили продать дом и уехать в Астрахань. Так мы стали астраханцами.

В начале Великой Отечественной войны мне было около шестнадцати лет. В начале июля 1941 года призвали в армию старшего брата Павла. 15 февраля 1943 года он погиб в бою. Ему было неполных 32 года.

После девятого класса во время каникул летом 1942 г. нас отправили на работу в колхоз, а затем — на строительство оборонительных сооружений: фашисты приближались к Волге, под Сталинградом шли тяжелые бои. Школьники, разделенные на отряды, копали противотанковые рвы.

Летом 1943 года в школе состоялся выпускной вечер, было небольшое угощение, танцы под патефон. Звучали популярные мелодии тех лет: «Приорита», вальсы, фокстроты, песни Утесова, Шульженко и Вадима Козина.

Учеба в Астррыбвтузе. По окончании школы летом 1943 года я поступила в Астраханский рыбвтуз. Тогда в нем действовали всего два факультета: технологический и промышленного рыболовства. На наш курс зачислили более ста человек, но к концу первого семестра многие из них отсеялись. Технологов осталось 62 человека, разделенных на две учебных группы. Основную массу студентов составляли девушки, парней среди нас было всего четверо. Они были старше девчат, так как все прошли фронт.

Первый учебный год начался в октябре 1943 года. Помимо учебы, студентов привлекали на различные работы: в институтском подсобном хозяйстве, на рыбозаводе, для разгрузки соли на реке Балде. Соль таскали за плечами в мешках, грузили рыбу, зачищали засольные емкости. Нередко для этого нас снимали с занятий. Питались студенты, как правило, дома, хотя при институте действовала столовая. До рыбвтуза из центра города добирались пешком: единственный ходивший трамвай, к тому же двигавшийся по однопутному пути, всегда до отказа был заполнен работниками различных предприятий.

В те годы рыбвтуз был небольшим институтом. На его территории уже имелся парк, в котором росли высокие тополя, но он еще не был огорожен. Здесь располагались основной учебный корпус с библиотекой, «дом профессуры», еще два учебных здания, столовая и общежитие. В спецкорпусе проводилось курсовое и дипломное проектирование.

Бумагу для записей студенты использовали, кто какую мог найти. Писали, например, карандашами и перьевыми ручками с чернильницами в амбарных книгах. Аудитории не топили, было холодно, поэтому студенты

сидели на занятиях в одежде. К тому же в сороковых годах зимы были более суровыми, чем сейчас. Для того, чтобы люди не замерзли, продолжительность занятий сократили до часа, затем объявляли перерыв и слушатели «активно разогревались», носясь по коридорам. По воскресеньям в институте объявлялись выходные дни.

Студенты получали рабочие продуктовые карточки, по которым отоваривались крупой и хлебом. Первое время мы не носили какой-то особой формы, но в 1946 году было введено обмундирование, состоявшее из черного кителя с пуговицами, на которых были выдавлены якоря, берета и юбки. Материал выдали «казенный», а форму мы шили сами. Я умудрилась сэкономить материал и сшила из него не только китель, но и пальто. Стипендия в то время составляла 75 рублей или около того.

Запомнилось окончание войны в 1945 году. К вечеру 8 мая население уже ждало официального известия о победе. О том, что вскоре прозвучит правительственное заявление, объявили по радио заранее. Люди прекрасно понимали, о чем будет идти речь. Студенты собрались в институте. Здесь мы и ждали сообщения о конце войны, танцевали, радовались, веселились, как могли. В ночь с 8 на 9 мая 1945 года все услышали о долгожданной победе.

Из преподавателей запомнился профессор Александров — он читал нам высшую математику. Около года изучали военно-морское дело, познакомились с типами кораблей и их устройством. Помню, что в аудитории стоял макет торпеды, зенитный автомат «Эрликон». Изучали и азбуку Морзе, причем как на ключе, так и флажную сигнализацию. Военно-морской подготовкой руководил офицер в звании капитан-лейтенанта. Хорошо запомнился доцент Войникайнис-Мирский, читавший гидравлику — единственный «проваленный» мною экзамен. Только после усиленной подготовки кое-как сдала его на «троечку».

За время обучения студенты-технологи прошли три практики. Первая — ознакомительная — на Астраханском рыбокомбинате, вторая — производственная после окончания четвертого курса — в Махачкале на консервном и жиротуковом заводах. Там изготавливали селедку, консервы из частиковых рыб в томате, шпроты. Здесь же работали на копильном комбинате, готовили леща и вырабатывали икру. Третья практика — преддипломная — состоялась на Красинском рыбозаводе в Астрахани.

На Камчатку. Зимой 1947—1948 годов у нас состоялось так называемое «распределение», то есть нам назначили места будущей работы. Комиссию по распределению возглавлял директор рыбвтуза Кипариди. Меня направили на Камчатку. Всего нас, таких «дальневосточников», оказалось 22 человека.

Темой моего дипломного проекта стала реконструкция рыбозавода. Руководил проектом вначале преподаватель рыбвтуза, а затем работник

Каспийского рыбтреста. В июле 1948 года я защитила проект на «хорошо». После защиты нам дали немного отдохнуть, а 8 августа 1948 года собрали на Астраханском вокзале со всем скарбом — выпускникам рыбвтуза предстоял далекий путь через всю страну. Я поехала в сопровождении мамы. Вначале сели в поезд, шедший до Москвы. До его отхода прибыл уполномоченный Дальрыбы, с нами заключили договоры, выдали «подъемные» суммы. Так много денег у меня еще никогда не было.

В Москве пробыли несколько дней, здесь нас разместили в общежитии. Посмотрели столицу, я впервые побывала в Третьяковской галерее. Затем нас пригласили в Министерство рыбной промышленности СССР, где состоялась беседа с каким-то важным чином, от которого мы получили надлежащие напутствия. Затем путешествие продолжилось на поезде до Владивостока. По прибытии на место наша группа распалась: кто-то поехал на Сахалин, кто-то остался в Приморье.

Во Владивостоке молодые специалисты, следовавшие на Камчатку, сели на грузовой пароход, название его не помню. На нем разместились в твиндеках, оборудованных нарами. В пути питались теми продуктами, которые взяли с собой. Есть особо-то и не хотелось: судно качало, а мы к морской качке были непривычны и переносили ее плохо.

В сентябре 1948 года прибыли в Петропавловск-Камчатский. В городе было сравнительно тепло. Поселили нас в брезентовых палатках на Четвертом километре. Петропавловск показался мне совсем необычным и непривычным: вокруг стоят высоченные сопки, нет общественного транспорта. Впрочем, о бытовых сложностях тогда сильно не задумывались — молодые были.

В Петропавловске посетили Главкамчатрыбпром, беседовали с его руководством. Отдел кадров Главкамчатрыбпрома распределил нас по различным рыбокомбинатам побережья. Пятерых или шестерых направили в комбинат имени Микояна (позже он назывался Октябрьским).

В комбинат из Петропавловска мы отправились на пароходе «Чавыча». Погода стояла солнечная, позволяла долго находиться на верхней палубе, а не томиться в трюме. Страшно было выгружаться с судна по прибытии на место. Снимали пассажиров грузовыми сетками и рассаживали на кавасаки, который повез нас по морю. Здесь сильно качало, спокойно стало лишь тогда, когда вошли в реку. На берегу нас ждал парторг комбината, на ночлег разместили в клубе. На следующий день мы встречались с директором комбината А. К. Евдокимовым.

Меня направили на вторую базу комбината, куда я поехала на подводе, запряженной лошадью. Вторая база располагалась недалеко от центральной. Здесь 20 сентября 1948 года я начала работать засольным мастером с окладом в 1 000 рублей. Дали нам с мамой комнату в деревянном доме

с крышей из гофрированного железа. В комнате находились две железные кровати, стол, стул, табурет — обстановка спартанская. Выдали матрацы. В доме жили также технический руководитель комбината и судья.

Приехали мы на базу в сентябре, когда еще было тепло, а вот зимой в комнате стало довольно прохладно, приходилось много топить, так как помещение сильно продувало ветром. Снега наносило много, но мое служебное помещение — каптерка мастеров и подрядчика — располагалась рядом с жильем.

Познакомилась со старшим мастером-практиком М. А. Морозовым. Затем меня отвели на склад, выбрали спецодежду: сапоги 41 размера, халат, фуфайку. Потом показали производство, познакомили с людьми.

Так как приехали мы к концу путины, то весь заготовленный лосось был уже убран, оставалась только разнорыбца. Ее засолили раньше, потом сортировали. Солили «сухим» посолом и в тузлуке. На второй базе выпускали только соленую рыбу и икру. Рыба хранилась под открытым небом, нередко она пропадала, иногда ее грузили из-за отсутствия тары в трюмы пароходов навалом. Все это вело к снижению сортности, вызывало большие потери и, вообще-то, являлось простым переводом добра. Зато вот так выполнялись «спущенные» сверху планы. Принимали в обработку все, что попадалось рыбакам в сети.

Зимой готовили инвентарь к предстоящей путине. Заготавливали в бунтах (то есть штабелях) лед, использовавшийся для охлажденного посола. Ледников и холодильников на базе не было.

Микояновский рыбокомбинат включал центральную, первую, вторую, четвертую, пятую базы, рыбучасток на 9-м километре и рыбоконсервный завод номер 48.

На второй базе имелись крытый засольный цех, более пятидесяти бетонных засольных чанов, каждый из которых вмещал 80 центнеров продукции, приемная и разделочная пристани, икорный цех, мастерская, склады сетей, бондарная мастерская, контора и бухгалтерия, маленькая технологическая лаборатория, общежития для рабочих, в которых жили русские и корейцы. Корейцев было две или три бригады. Они работали на посоле и как грузчики, трудились хорошо. Командовал ими бригадир Пак, он говорил по-русски, был вежлив. Руководил базой директор Федор Демьянович Гончаров.

В Микояновске в основном шла горбуша. На разделочной пристани трудились до ста резчиков и мойщиков рыбы. Они занимали как закрытые (под навесами), так и открытые рабочие места. Отделенные от рыбы потроха не использовали, а уничтожали, так как утилизационных установок здесь не было. Крытые чаны заполнялись рыбой довольно быстро, поэтому в 1949 году дополнительно к ним установили около сотни брезентовых емкостью

по 50—70 центнеров. Перед каждым из них ставился стол, насыпалась рыба и соль. Брюшки и жабры горбуши набивали солью, затем рыбину клали на деревянный лоток с двумя бортиками и ручками. Засольщиков обычно было по двое на чан. В чане на доске стоял еще один человек, он принимал рыбу и раскладывал ее внутри емкости рядами. Последний ряд засыпали солью и закрывали соломенными матами. Соли уходило примерно 25 % от веса рыбы. Затем чан накрывали сверху брезентами для того, чтобы защитить его от попадания воды.

«Уборка» рыбы начиналась с тех чанов, которые заполнялись первыми. К ней приступали сразу по окончании хода рыбы. «Уборка» заключалась в том, что рыбу промывали в тузлуке в специальных деревянных ваннах. Бочки для рыбы замачивались заранее, примерно за 12 часов до их заполнения. Обычных сейчас полиэтиленовых вкладышей тогда еще не было, поэтому тара делалась герметичной. Бочки изготавливали в бондарном цехе комбината. Их обычно не хватало, поэтому часть рыбы убирала в ящики, при этом тузлуком ее не заливали. Соль использовалась китайская, доставляли ее в соломенных кулях. Их хранили в больших штабелях под открытым небом, закрывая сверху брезентами.

Готовая продукция в ящиках складировалась под навесом на пристани, рыбу в бочках держали на территории базы в разных местах. Бочки периодически заливали тузлуком, для этого были назначены специальные заливщицы. Перед перекачиванием пробку на бочке забивали. Прежде чем погрузить ее на пароход, окончательно заливали тузлуком и после этого надежно закупоривали, заколачивая пробку.

Небольшое количество попадавшей чавычи солили «шведским пластом», то есть после разделки на филе.

Лососевую икру готовили при помощи буры, уротропина и растительного масла. Солили ее в обрезках, затем фасовали в деревянные бочки. Тузлук варили заранее в специальном чане, оборудованном паровым змеевиком. Готовили его прозрачным, отстаивали, фильтровали и затем хранили в особых икорных чанах. Все это делалось весной еще до начала хода рыбы. Специалистом в этой области был старый икорный мастер Петрович.

Продукцию из-за недостатка судов нередко не могли своевременно вывезти, поэтому она оставалась на базах на зимовку. Осенью сезонные рабочие уезжали, а остававшиеся следили за состоянием продукции, готовили инвентарь к предстоящей путине, а также доливали в бочки тузлук. Для того чтобы зимой можно было добраться до рыбы, приходилось перебрасывать много снега и пробивать в нем глубокие траншеи.

На второй базе Микояновского рыбокомбината имелся Красный уголок. Здесь часто проходила техническая учеба и обязательные в то время политзанятия. На центральной базе размещался клуб. В нем находились все

«развлечения»: танцы, кино (в основном трофейное немецкое), выступали приезжие агитбригады и комбинатовская самодеятельность.

Карточная система распределения продуктов питания была уже отменена. На базе имелся магазин, располагавший весьма скудным ассортиментом товаров, разнообразившимся только с приходом пароходов. Здесь я впервые попробовала сою, сгущенное молоко и тушенку, которые раньше, в военные и первые послевоенные годы, на материке мы и не видели. Хлеб покупали в магазине, его сюда привозили с центральной базы. Готовили для себя сами, причем первое время добываемого лосося, в том числе и икру, не ели — продукты эти для нас были достаточно непривычными.

Зимой, когда путинное напряжение спадало, работникам давали отгулы, а вот во время хода рыбы выходных практически не было. В конторе мы не засиживались — все время находились на производстве. От солнца и ветра волосы у меня выцвели, а на лице установился по-настоящему южный загар.

На второй базе я провела два сезона: 1948—1949 и 1949—1950 годов. Летом 1950 года меня собирались перевести во вновь организуемый Западно-Камчатский трест. Но директор комбината Евдокимов не отпустил, издав приказ о моей работе здесь вплоть до конца путины.

В Западно-Камчатский госрыбтрест меня перевели в 1951 году. Существовавший до этого единый Главкамчатрыбпром для повышения эффективности работы был разделен на три треста: Западно-Камчатский, Восточно-Камчатский и Северо-Камчатский. Это деление сохранялось до конца 1954 года, после чего было признано нерациональным. Вскоре был образован теперь уже объединенный трест.

Управление Западно-Камчатского треста размещалось на центральной базе комбината. Здесь я начала работать в должности инженера производственного отдела. Отдел занимался разработкой технологии, контролировал выработку, рассчитывал количество требовавшихся материалов. Возглавлял отдел инженер-холодильщик В. Л. Грабовский. Позже он стал главным инженером треста, а отделом стал заведовать Алексей Петрович Голубев. Здесь же трудились механики Гриншпунт и Рахимова.

Осенью, в октябре 1951 года, по окончании путины я получила шестимесячный отпуск (за год полагалось, по-моему, 54 или 56 отпускных дней), и мы с мамой отправились в Астрахань. В комбинате садились на пароход при помощи веревочного трапа, море волновалось, было очень страшно карабкаться по этой качающейся опоре на борт судна. От Владивостока до Москвы ехали мягким поездом.

В начале ноября 1952 года до комбината докатились отголоски страшной трагедии — Северо-Курильской катастрофы, в которой погибло множество людей. Под утро наш поселок затрясло, все испугались. Утром, когда пошли на работу, увидели, что река Большая переполнена водой, она

даже подошла под стены пекарни, стоявшей на берегу реки. Позже нам объяснили, что на Курилы обрушилось сильнейшее цунами. В нашем комбинате разрушений и жертв не было.

В то время, когда я работала в тресте, по-моему, зимой 1953—1954 годов, возле берега переломился пароход типа «Либерти». С берега во льдах виднелись половинки корпуса этого большого судна.

В начале 1950-х годов в комбинате побывал писатель А. М. Борщаговский. Мы, молодые специалисты, все присутствовали на встрече с ним, проходившей в помещении парткома комбината. Писатель рассказывал об одной из своих книг, в которой он писал про японцев. Запомнилось мне только то, что он рассказывал про какого-то Киморо Кентаро.

Митогинский комбинат. После ликвидации Западно-Камчатского треста, последовавшей в конце 1954 года, все его работники получили новые назначения: кто уехал в Петропавловск, кто на другие комбинаты. Наша семья, состоявшая тогда из трех человек, отправилась в Митогу: мой муж Виталий Васильевич Гаврилов, тоже выпускник Астраханского рыбвтуза — начальником лова, я — заведующей лабораторией. На новое место работы мы выехали в январе 1955 года. Ехали на нескольких собачьих упряжках. Их прислали за нами из Митоги. В то время собаки были весьма распространенным видом камчатского транспорта. Ранее я несколько раз ездила на них в командировки в Озерную, Опалу, Усть-Большерецк и другие комбинаты и базы. В пути, для того чтобы согреться, периодически слезали с нарт и бежали рядом.

Поселили нас в деревянном одноэтажном доме. Одну комнату в нем занимала наша семья, вторую — семья нормировщика. Позже нам дали отдельную квартиру в хорошем деревянном доме, состоявшую из кухни и комнаты. «Удобства» располагались на улице.

Работать на комбинате я начала 25 января 1955 года. Дочери Ларисе тогда было всего полгода, пришлось отдавать ее в ясли (отпуск по уходу за детьми в то время не давали, а продолжительность так называемого «декретного отпуска» составляла около 70 дней). На второй день Лариса заболела. Так как мне нельзя было оставить работу, то пришлось нанимать ей няньку — молодую девчонку.

В 1956 г. поехали из Митоги в Астрахань в очередной отпуск. Пароход брал в комбинате рыбопродукцию, захватил нас и других отпускников. До Владивостока ехали с «комфортом» в каюте. После возвращения из отпуска в Митогу перебрались в другой дом. Наша новая квартира по тем временам была приличная: прихожая, кухня и две комнаты. Имелся и телефон — к этому времени муж стал главным инженером комбината.

Моя лаборатория размещалась в небольшом рубленом доме, она была неплохо оснащена. Основным видом продукции, которую выпускал

Митогинский рыбоконсервный завод номер 47, были натуральные лососевые консервы. Зимой 1956—1957 годов мы начали осваивать производство консервов из гольца в томате. Сырье для них добывалось подледным ловом. Экспериментальное производство развернули в помещении икорного цеха. Здесь поставили обжарочную печь. Партии этой продукции были небольшие. Из отходов рыбы наладили выпуск котлет в томатном соусе.

В Митоге в середине 1950-х годов имелся клуб и магазин. С продуктами здесь было не очень хорошо. На полках магазина пылились аргентинские мясные консервы, китайский компот из мандаринов, масло, перловая крупа. Картошку и мясо мы покупали у местных жителей.

Конечно, было много знакомых. Дружили с семьей Аленкиных. Он работал заместителем директора комбината, она — химиком в лаборатории. К сожалению, Аленкин рано умер прямо на партийном собрании, похоронили его в Митоге.

В Митоге в 1956 г. в нашей квартире гостил приехавший с материка писатель. Он, фамилию его забыла, изучал Камчатку и быт ее обитателей. Муж пригласил его к нам. Родом он был, по-моему, из Краснодара. Несколько лет спустя я случайно прочла в журнале «Огонек» один из его рассказов, называвшийся то ли «Хозяин тайги», то ли «Хозяин таежной речки».

Кихчик. В 1957 году началось укрупнение многочисленных камчатских рыбокомбинатов и баз. Из-за нерентабельности производства, трудностей в организации доставки снабжения и вывоза продукции мелкие базы стали закрывать, комбинаты сливать. Не последней причиной этого стало и резкое оскудение основательно подорванной сырьевой базы.

По этой причине мы переехали в Кихчик. В моей трудовой книжке есть такая запись: «15 февраля 1957 г. в связи с реорганизацией назначена в Кихчикский комбинат». С марта 1957 г. я стала исполняющей обязанности заведующей лабораторией, а с 29 апреля — заведующей. В этой должности проработала до июня 1962 года.

До Кихчика добирались на санях, запряженных лошадьми. Поместили нас в финский дом, снаружи обшитый узкими досками. В нем имелись две квартиры. Таких домов в Кихчике стояло несколько. Каждая квартира состояла из кухни и двух отдельных комнат. Пищу готовили на печи, дрова для нее привозили под заказ за особую плату через хозяйственную часть комбината.

Кихчиский комбинат имел большой поселок и серьезную производственную базу. В ее состав входили холодильник, консервный завод номер 45, жиромучной завод, пристани, лаборатория, работало неплохое подсобное хозяйство. Поселок располагал клубом, детским садом, почтой, госбанком, пекарней, столовой, несколькими магазинами рыбокооп (двумя продуктами и одним промтоварным). Кулинарный цех делал колбасу, творог,

молоко доставляли с фермы. Жизнь здесь была значительно лучше, чем в тех местах, где мы работали раньше.

В конце ноября или в начале декабря 1958 года произошло сильное наводнение. На море разразился сильный шторм, волны замыли устье реки, оно переполнилось, и вода пошла по направлению к поселку. На территории комбината разбросало значительную часть продукции, затопило стоявшие низко дома, но обошлось без жертв. Люди убежали на возвышенности. Повредило лишь домашний скарб. В нашем доме вода поднялась над полом сантиметров на шестьдесят, затопила запасы продуктов, часть вещей, повредила много книг, которые хранились невысокой тумбочке. В комнаты занесло ил. Все это длилось несколько часов.

Вышла я на крыльцо — вокруг вода. Бросилась домой за Ларисой, надела на нее шубу, шапку. Отец наш находился на работе, меня с дочерью на другую сторону в безопасное место к двухэтажному дому перевез механик завода. Расположились мы в этом доме, но постепенно вода подошла и к нему. Спасаясь от нее, полезли на чердак. Постепенно ветер сменился, вода стала уходить в море. Когда она сошла совсем, соседка позвала нас к себе. Она оказалась более подготовлена к встрече стихии: успела убрать вещи. Переночевали у нее, а на следующий день отправились восстанавливать порядок.

В 1960 году мы переселились в новый рубленый дом с высоким крыльцом. Здесь также имелись две квартиры, вторую занимала семья парторга. Квартиру образовывали небольшой коридор с кладовкой, передняя с окном, налево от входа располагалась кухня, оборудованная печкой с плитой и духовкой. Она выходила в большую комнату. Вода в кухню подавалась при помощи ручного насоса, но раковины и слива не было. Большая комната имела три окна. Кроме нее была еще и спальня. Новое жилье украсили приобретенные здесь же, в Кихчике, бархатные занавески и полосатые дорожки, остатки которых и сейчас можно наблюдать в моей астраханской квартире. Были у нас радиоприемник, комод, круглый стол.

Из хороших знакомых и друзей в кихчикском периоде вспоминаются семьи Бирюковых, Малюги, врача Дьяченко, председатель поселкового совет Горшков.

Однажды весной 1961 г. пришли домой, слышим, по местному радио передают, что из района к вечеру поступит важное сообщение. С нетерпением дождались известия о полете в космос Юрия Гагарина. Удивились, обрадовались.

На ставных неводах в Кихчике работал бригадир Матвиенко, депутат Верховного Совета СССР. Всю рыбу, которую он вылавливал, приходилось принимать: действовал его депутатский авторитет. Работали с утра до ночи, сильно уставали. Смотрели на море: везут очередную партию рыбы или

нет. Рыбаки на неводе поднимали «маяк» — шест с флажком, означавший, что кунгас на неводе заполнен рыбой и его требуется буксировать к берегу.

Льда для хранения рыбы нередко не хватало, рыбу им не пересыпали. Не успевали ее принимать. Рыбаки ругались и требовали быстрой обработки, особенно этот самый депутат, которому всегда нужно было давать «зеленый свет». Из-за задержки в приемке качество улова заметно снижалось. В первую очередь принималась рыба первого сорта, она шла на консервы и в заморозку, второй сорт направлялся в засол. Третий сорт — с повреждениями и сильными нерестовыми изменениями — также шел на засолку.

Озерная. В марте 1962 года мужа назначили директором Озерновского комбината. Я в то время находилась в декретном отпуске, а по его окончании стала заведующей технологической лабораторией. Озерная отличалась от Кихчика более крупным поселком, наличием мощного холодильника и размерами завода. Здесь производилось много продукции: и лососевой, и в томате.

В 1963—1964 годах мы начали осваивать производство минтаевой икры в бочках. До этого икра вместе с кишками и прочими отходами шла в жиромучное производство. Экспериментальная партия икры получилась хорошая, был приобретен необходимый в этом деле опыт и началось широкое производство такой продукции. Комбинат выпускал и варено-мороженые крабовые конечности. Их фасовали по килограмму в пергамент, обвязывали шпагатом и размещали в ящиках.

В то время моя зарплата составляла 390 рублей (или 3 900 рублей до денежной реформы 1961 года), муж получал 620 рублей. Жизнь в материальном плане и в плане снабжения заметно улучшилась. Жили мы в кирпичном двухэтажном доме в двухкомнатной квартире. В этом доме уже было паровое отопление и душ, но на кухне по-прежнему стояла печка с плитой, отапливаемая дровами. Прочие «удобства», как и раньше, располагались на улице.

Купили холодильник марки «Москва-ЗИЛ». В то время это было новшество, все наши знакомые удивлялись, зачем на Камчатке холодильник? Стоил он то ли 280, то ли 320 рублей. Мебель у нас по-прежнему была казенная, в продаже ее тогда не имелось. Основными ценностями среди обывателей в то время считались ковры и хрустальная посуда, но последняя в продаже тоже почти не попадала.

В качестве развлечения слушали патефон и радиоприемник. Рядом с домом стоял типовой, весьма приличный по тем временам кинотеатр. В кино ходили часто, в основном на поздние сеансы.

В Озерновский период жизни мы поддерживали дружеские связи с Бирюковыми, Малюгами, Литвяками и Баженовыми. В последующие годы эти связи сохранились, а потом судьба вновь нас свела в Петропавловске.

Однажды, примерно в 1964 году, по комбинатскому радио объявили тревогу — готовность к подходу цунами. Схватили детей и пошли на Черную сопку, решив там переждать напор стихии. Но ничего не произошло, тревога оказалась ложной. Спустились в поселок уже затемно.

Переезд из Озерной в Астрахань. Его причиной стала слепота моей мамы, страдавшей катарактой. В Астрахань уехали в мае 1965 года. В Астрахани у нас уже была построена кооперативная квартира, стоившая 5 400 тогдашних рублей. Дом сдали в 1963 году. В Астрахани Виталий Васильевич устроился в Центральное проектно-конструкторское технологическое бюро (ЦПКТБ) в отдел научной организации труда (НОТ). В 1967 или в 1968 году он перешел в «Каспрыбу», где был главным механиком. Получал зарплату в размере 190 рублей. Я не работала, занималась домашним хозяйством и воспитанием детей. Муж трудился в «Каспрыбе» до 1971 г. В декабре этого года он уволился и поехал в Петропавловск. До этого, в августе или сентябре 1971 года, он ездил туда в командировку. В Петропавловске его сагитировали перейти сюда на работу. Такое же предложение он получал и раньше, еще когда работал в НОТе.

Муж подумал и согласился. И в материальном плане эта работа была лучше, да и северные льготы для предстоящей пенсии совсем не помешали бы. К тому же зрение у мамы поправилось. 11 декабря 1971 года муж вернулся на Камчатку. В Петропавловске он возглавил местное ЦПКТБ. Вначале его поселили на пятом километре в общежитии морского рыбного порта, затем он получил квартиру и поехал за семьей в Астрахань. 14 октября 1972 года наша семья (я, муж и сын Сергей) на самолете ИЛ-18 прилетели в Петропавловск. Дочь Лариса, которая к тому времени уже училась в Астраханском педагогическом институте, осталась с бабушкой в Астрахани.

17 октября 1972 года я начала работать в технологической лаборатории ЦПКТБ в качестве старшего инженера экспериментальной группы. Здесь встретила старых знакомых по побережью, в том числе Тамару Викторовну Бирюкову. Мужу восстановили все ранее имевшиеся у него северные надбавки, а мне пришлось зарабатывать их снова. Зарплата мужа составляла около 600 рублей, а у меня поначалу всего 125.

Лаборатория размещалась в цокольном этаже деревянного здания на улице Чукотской, 2. Сейчас на этом месте рядом со столовой КамчатГТУ расположен небольшой пустырь. В 1975 году я перешла в производственную группу. Примерно в это же время лаборатория переехала из полуподвала на первый этаж этого же здания.

Коллектив лаборатории был хороший, работоспособный и достаточно стабильный. Его костяк составляли Тамара Викторовна Бирюкова, Екатерина Васильевна Поддубная, Валентина Александровна Лебедева,

Лариса Петровна Велицкая, Анна Павловна Щербакова, Сания Саючбукеевна Серикова, Татьяна Александровна Карпова, Дина Яновна Добрынина и другие.

Задачами нашей лаборатории являлись надзор за соблюдением технологии приготовления рыбопродукции, ее техно-химический, бактериологический и радиационный контроль, разработка новых видов рыбных товаров. Во время работы в экспериментальной группе я принимала участие во внедрении в производство консервов «Тефтели в томатном соусе». Их начинали делать из фарша минтая, выпускавшегося в море на больших морозильных траулерах. На этот фарш в 1970-х годах возлагали большие надежды, но особым спросом в то время он не пользовался. Наша задача состояла в его популяризации. Предложенная нами технология приготовления тефтелей затем была использована на основных рыбокомбинатах Камчатрыбпрома.

Кроме этого, работали над кнелями из фарша минтая, но в производство они так и не попали: освоить их не удалось. Экспериментальной базой для этих работ служил консервный цех Петропавловской жестянобаночной фабрики. А их производство пытались наладить на хорошо знакомых мне рыбоконсервных заводах: Октябрьском номер 48 и Озерновском номер 55.

В технологическом отделе я занималась ведением документации по изготовлению всех видов рыбной продукции. Эту документацию размножали, рассылали на предприятия, лаборатории баз флотов, в производственный отдел Камчатрыбпрома, вносили в нее необходимые изменения.

Производственно-технологический отдел еженедельно проводил дегустации продукции, выпускаемой на предприятиях Камчатрыбпрома. Для этого собирался специальный дегустационный совет, в котором я была секретарем. Председательствовал в совете заместитель генерального директора Камчатрыбпрома Александр Павлович Старцев. Дегустацией оценивали качество консервов, икры, копченостей, сельди спецпосола, рыбной кулинарии. Проверяли и новые виды продукции, давая им «путевку в жизнь». После того, как они получали одобрение совета, начиналось их внедрение в производство.

Раз в неделю в лаборатории, как и на всех предприятиях и учреждениях страны, проводились политические занятия (то есть учеба в сети партийного просвещения). Приходилось готовиться к ним по воскресеньям, теряя личное время. Все понимали, что это глупость и пустая трата сил, но таковы были нравы того, относительно недалекого времени...

В лаборатории я трудилась до 1988 года, до выхода на пенсию, после чего покинула Камчатку, вернувшись в родную Астрахань.

Уважаемые ветераны рыбной промышленности Камчатки!

Настоящее издание продолжает серию сборников, посвященных истории рыбопромышленного освоения нашего края. В этом выпуске, наряду с авторскими статьями и документами, опубликованы воспоминания старейших работников отрасли.

Воспоминания непосредственных участников событий являются ценнейшим историческим материалом, который, увы, исчезает вместе с уходом его носителей. Если Вы располагаете сведениями, представляющими, по Вашему мнению, интерес для современных рыбаков и других жителей области, и желаете поделиться своими знаниями с земляками, обращайтесь в редакцию сборника.

**Наш адрес: 683003, г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Ключевская, 35, КамчатГТУ, С. В. Гаврилов**
Контактный телефон 12–76–35
Электронная версия www.nrpacific.ru

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов Выпуск 6

Ответственный редактор С. В. Гаврилов
Редактор А. С. Скорик
Набор, верстка, оригинал-макет С. В. Гаврилова

Лицензия ИД № 02187 от 30.06.2000 г.
Подписано в печать 25.06.2003 г. Формат 61×86/16. Печать офсетная
Авт. л. 15,67. Усл. печ. л. 17,58. Уч.-изд. л. 15,99. Тираж 75 экз. Заказ 116

Редакционно-издательский отдел Камчатского государственного
технического университета

Отпечатано РИО КамчатГТУ
683003, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Ключевская, 35