

трудно было и мало знаний военных, т. к. политических знаний для поступления в Академию Фрунзе было недостаточно, а вот военных мало, общеобразовательных мало и слабовато, да еще этот язык немецкий. Поэтому в поездку на экзамен в 1930 г. я принят не был, завалил немецкий, а по остальным не выдержал конкурс, недотянул в оценках. Был оставлен кандидатом на 1931 г. на льготных условиях. Но это только так называлось. В 1931 г. также сдавал экзамен и был зачислен слушателем академии им. М. Фрунзе, конкурс выдержал, а конкурс был еще жестче, т. к. с годами увеличивалось [еще] больше количество желающих получить высшее образование. Мне в этом повезло. Тем более, что и политика стала меняться, это переход на единоначалие, наша роль хотя и не снижалась, но как-то не то, положение равноправного политрука перешло в подчиненное положение заместителя командира батальона по политчасти. Я этого не пережил. Я учился и по окончании Академии шел по линии командной или штабной, по линии единоначальника. В марте 1931 года я вместе с семьей убыл в г. Москву, слушателем Академии им. М. В. Фрунзе.

1. Воспоминания Ф. А. Макарова (рукопись).

**С. В. Гаврилов**  
**РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА**  
**КАМЧАТСКОЙ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**  
**в 1961–1964 гг. (НА ПРИМЕРЕ КАМЧАТРЫБФЛОТА)**

*В течение рассматриваемого периода морской транспортный флот Камчатрыбпрома (КРП) входил в состав крупнейшего камчатского судовладельца – Управления тралового и рефрижераторного флота (УТРФ). В управлении по состоянию на 1 января 1960 г. работали 7 260 чел., из них на флоте – 4 874. Транспортный флот УТРФ включал тринадцать сухогрузных теплоходов, шесть транспортно-холодильных судов (ТХС), шесть сухогрузных пароходов, семь парусно-моторных ихун, две учебных баркентины, девять морских буксиров и шесть танкеров.*

**1961**

*21 февраля* началась подготовка к перегону в Петропавловск из Невельска новой плавмастерской ПМ-1117.

*1 апреля* танкер «Иртыш», залитый пресной водой для промысловой экспедиции, в районе островов Прибылова столкнулся с льдиной, получив в форпике пробоину.

*6 апреля* КРП распорядился организовать на ТХС «Альгаир» экспериментальные работы по выпуску сельди специального баночного посола в пятикилограммовых жестяных банках. Петропавловский судоремонтно-механический завод (ПСРМЗ) разработал закаточные машины и приспособления, необходимые для производства банок и крышек к ним, а Петропавловская жестянобаночная фабрика начала их выпуск. На промысел вместо «Альгаира» вышло ТХС «Орион». Выпуск экспериментальной продукции начался в конце августа. Она пользовалась большим спросом и хорошо оплачивалась. Среднесуточный выпуск достигал 2 500 банок.

*22 апреля* в бухте Остовой к зимовавшему там рефрижератору «Комсомолец Арктики» для ввода его в эксплуатацию во льду толщиной свыше метра по каналу длиной более мили начал пробиваться морской буксир «Добрыня» (капитан А. Е. Миронов). В ходе напряженной 84-часовой работы буксир получил тяжелые повреждения рулевого устройства и требовал докового ремонта.

*12 мая* приказом по КРП списаны морской буксир «Кашалот», буксирный катер «Чапаевец» и шхуна «Устрица». «Кашалот» долгое время служил в качестве причала на рыбной базе Океанской.

*13 мая* объявлены победители Всесоюзного социалистического соревнования на флоте рыбной промышленности СССР за первый квартал 1961 г. Переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС и первая денежная премия досталась коллективу УТРФ. Премии по 200 руб. получили экипажи ТХС «Тилички», «Мизар», «Плутон», танкеров «Максим Горький», «Иртыш», «Вега», «Лира» и теплохода «Гомель».

*24 мая* КРП распорядился для укрепления судоремонтной базы маломерного флота передать Олюторскому рыбокомбинату прибывшую в Петропавловск плавмастерскую ПМ-1117.

*29 июня* на буксире «Ленинградец», стоявшем в Петропавловском морском торговом порту у борта лайнера «Советский Союз», возник пожар. Пока тушили огонь, он полностью вывел из строя всю электропроводку кочегарки. «При локализации пожара морской буксир «Аян» нанес

морскому буксиру «Ленинградец» значительное повреждение бортовой обшивки. Буксир выведен из эксплуатации для ремонта». Он проходил на плавмастерской «Фреза».

*1 июля* завершилось оборудование пункта снабжения судов водой в бухте Русской. Здесь установили раздаточную колонку на восемь шлангов и оборудовали теплое помещение для обогрева раздаточных устройств зимой.

*21 июля* КРП переименовал плавмастерскую «Фрезу» в судоремонтный завод. Новое название введено в обиход с 24 июля приказом по УТРФ.

*24 августа* в Петропавловск прибыло новое ТХС «Тигиль». 30 августа его приняли на баланс УТРФ, а 31 августа вышел приказ по управлению № 991 следующего содержания: «Принятое на баланс ТХС «Тигиль»... согласно приказу Главдальвостокрыбпрома № 253 от 29 июня 1961 г. должно именоваться «Мильково». Наименование «Тигиль» в процессе постройки этому судну присвоено ошибочно. На основании приказа № 253 по Главдальвостокрыбпрому и распоряжения Камчатрыбпрома от 28 августа с. г., приказываю: ТХС «Тигиль», имеющий строительный номер 913, впредь именовать «Мильково»».

*21 сентября* теплоход «Дежнев» (капитан В. Т. Финашин), выполнявший ответственное задание по вывозу труб из портпункта Воямполка в Петропавловск в период тяжелой навигации, после производства промеров вошел в реку Воямполку, пришвартовался к пирсу и силами экипажа принял груз. За инициативу, высокое чувство ответственности за выполнение порученного задания морякам «Дежнева» объявлена благодарность руководства КРП и выдана премия в 300 руб.

*22 ноября* Министерство морского флота СССР издало приказ № 228 «О передаче грузо-пассажирского теплохода «Корсаков» Камчатскому управлению рыбной промышленности». КРП распорядился принять теплоход от Камчатского государственного морского пароходства (КГМП) и поставить его на баланс с 1 января 1962 г.

*24 декабря* ночью группа судов в составе теплоходов «Гомель», «Витим», «Алдома» и траулера «Кишинев», освободившись от ледового плена в бухте Лаврова, последовала в Петропавловск. Трехсуточный прогноз погоды благоприятствовал переходу.

В 17.00 на «Витиме» вышел из строя главный двигатель. Ночью 25 декабря с «Гомеля» завели буксир, лопнувший из-за ветра спустя десять часов. Намерение старшего группы укрыться в Камчатском заливе приблизило аварийный «Витим» к берегу в районе мыса Африки. Его несло на юго-запад к берегу, избилующему рифами. На помощь вышел спасатель «Зевс».

Экипаж «Витима» во главе с капитаном А. Д. Маковецким, не дожидаясь подхода «Зевса», сразу же начал принимать меры по прекращению дрейфа. Как оказалось, они предупредили гибель судна. 25 декабря в 17.45 на глубине 113 м был отдан анкер, для чего использовали буксирный трос, одновременно вытравили стантовые якоря до двух с половиной смычек. В 19.15 на глубине 70 м отдали оба якоря, вытравив канаты до жвака-галсов. Дрейф прекратился, хотя ветер со снежными зарядами достигал силы десяти баллов.

В 20.00 подошел «Зевс». Его неоднократные попытки завести буксир успеха не имели. В полдень 26 декабря от жестокого волнения моря и порывов ветра на теплоходе лопнул трос анкера. «Витим» понесло к берегу. К полуночи глубина уменьшилась до 30 м, а до берега осталось всего 2,5 мили. Сложилось критическое положение. Капитан объявил экипажу, что не исключена возможность оставления судна. Это сообщение моряки приняли без паники, подготовившись к худшему.

*27 декабря* в 00.20 судно снесло к барам отдельной банки. Подошедшие две крупные волны обрушились на палубу. Они срезали шесть метров фальшборта, выбили два окна в рубке, сорвали контроллеры лебедок, поручни на баке, порвали брезенты трюма, смыли весь палубный груз и пожарные ящики. От сильного напора воды в трюмах появилась вода. В 00.30 судно задержалось за баром на глубине 20 м в трех кабельтовых от берега и пяти кабельтовых от рифов. Волнение моря заметно уменьшилось, а ветер ослаб до семи баллов. Экипаж приступил к ликвидации последствий удара стихии, и к полудню судно было приведено в порядок, а в 13.30 «Зевс» только на двенадцатом заходе сумел подать буксир. Сделать это было сложно из-за близости рифов и зацепов буксира за камни. Для предупреждения аварии спасателя и теплохода пришлось отдать якорные канаты.

После перестоя в Камчатском заливе «Витим» 30 декабря в 16.30 благополучно прибуксирован в Петропавловск. За проявленное мужество в борьбе со стихией всем морякам теплохода объявлена благодарность с занесением в личное дело и выплачена премия.

План грузоперевозок на 1961 г. определен в 180 000 т, его выполнение составило 192 058 т (106,7 %). Лучшие всех сработали лихтер «Повенец», выполнивший грузовое задание на 169,2 %, теплоходы «Тилички» и «Беринг», танкер «Лира».

Еще 11 июля 1960 г. Совет Министров РСФСР принял постановление № 1057 «О замене женского труда на морских судах флота рыбной промышленности». Предприятия обязывались освободить женщин от работы на промысловых, поисковых и приемно-транспортных судах и перевести их на другие места. Женщин следовало полностью заменить мужчинами до 1 октября 1961 г. Исключение составляли плавучие заводы и базы, БМРТ и рефрижераторные суда.

В мае 1961 г. УТРФ намеревалось освободить женщин от работы на судах, переучить и направить трудиться на береговые предприятия, кроме поваров. К 1 октября намеревались постепенно заменить и их. Для этого в мае следовало организовать специальные трехмесячные курсы по подготовке поваров-мужчин. Их намеревались укомплектовать матросами-ловцами и свободным приемом молодежи с подготовкой в объеме 7—10 классов средней школы. Выпускников курсов зачисляли на суда «с использованием в течение одного первого месяца в должности поваров-стажеров для совместной работы с теми поварами-женщинами, которых они заменяют». Нововведение не прижилось, лишь создав морякам и управленцам дополнительные сложности.

## 1962

20 января грузопассажирский теплоход «Корсаков» впервые в составе транспортного флота КРП проследовал в район промысла. На нем разместили промысловое снаряжение, дизельное масло, свыше двух тысяч пустых бочек, продукты для рыбаков. На судне для них имелись магазин, почтовое отделение и пункт по обмену кинофильмов.

19 февраля в Петропавловск с Хабаровского судостроительного завода № 100 им. С. М. Кирова пришло транспортно-рефрижераторное судно (ТРС) проекта 583 «Коряки», строительный номер № 920. Его основные данные: длина 51,9, ширина 8, высота борта 3,5 м, водоизмещение 725 т, грузоподъемность 200 т, главный двигатель типа 4ДР 30/50 мощностью 400 л. с., холодильная установка из двух аммиачных компрессоров.

27 февраля теплоход «Гомель» и СРТ «Клин» стояли в районе островов Прибылова на швартовах у левого борта плавбазы «Орочон». В 09.30 произошел навал, в результате которого «Гомель» получил от «Клина» в правой кормовой части вмятину площадью 1,5 м<sup>2</sup> с прогибом до 20 см. Разбор происшествия показал, что обе вахтенных службы не приняли мер по предупреждению навала. Суда были закреплены в опасной близости друг от друга, мягкие кранцы не использовались.

3 марта комсомольский актив УТРФ решил взять шефство над освоением выпуска новой продукции – сельди специального баночного посола. Отныне ТХС «Мизар», «Орион», «Плутон» и «Юпитер» именовались комсомольско-молодежными судами. Комитет комсомола управления просил отдел кадров укомплектовать их экипажи комсомольцами.

15 марта вышел приказ Главдальвостокрыбпрома № 85 «О введении в действие Устава службы на судах флота рыбной промышленности СССР». Документ утвержден приказом начальника Главного управления рыбного хозяйства при Госплане СССР А. А. Ишкова 9 октября 1961 г. Все-му плавсоставу в месячный срок следовало изучить Устав и сдать зачет. Его от состава принимали капитаны, от остальных членов экипажей – старшие помощники капитана и старшие механики. Ранее изданные уставы уничтожались. Новый документ введен в действие на судах УТРФ 6 апреля. Теперь ему следовало «стать настольной книгой всего командного состава флота».

5 апреля в 22.50 морской буксир «Сигнальный» слева от входа в устье реки Камчатки заметил сигнал бедствия – зажженный фальшфейер. Буксир подошел к месту аварии катера типа «Ж» Усть-Камчатского рыбокомбината. В 01.30 при десятибалльном ветре и крупной зыби он взял катер на буксир и штормовал вместе с ним до 7 апреля. С улучшением погоды, 7 апреля в 09.50, катер передал владельцу. В качестве вознаграждения моряки получили свой пятидневный заработок.

10 апреля списан пароход «Терек». Его котлы решено снять и установить на пароходе «Петр Соловьев» взамен старых. Дельные вещи, агрегаты, отдельные узлы, годные для судоремонта, демонтировались на «Фрезе», консервировались и сдавались на склад.

11 апреля началась разработка «Положения по оплате экипажам за саморемонтные работы, не входящие в обязательный перечень их выполнения за период эксплуатации и ремонта судна». Увеличение числа судов, особенно средних траулеров, привело к нехватке ремонтных мощностей и увеличению сроков стоянки. Внедрение и расширение саморемонта способствовало сокращению стояночного времени и стоимости работ. Кроме этого, это позволяло палубным и особенно машинным командам получать более глубокие познания и практические навыки при непосредственном соприкосновении с корпусом, устройствами, механизмами и двигателями судна.

13 июня на «Корсакове» создан обменный пункт кинокартин. Его заведующим назначен электрик-моторист В. М. Слупский с доплатой половины оклада матроса 1-го класса.

10 июля на танкере «Максим Горький» на рейде Оссорского рыбокомбината обнаружено повреждение подшипника и коленчатого вала главного двигателя. Поршень пришлось демонтировать, судно продолжило рейс на семи цилиндрах. С приходом в Петропавловск танкер вывели из эксплуатации и 10 августа поставили в ремонт. Ручная обработка дефектной шейки коленчатого вала обычным путем положительных результатов не дала. Для проточки на станке требовалось полностью разобрать двигатель и вывести танкер из эксплуатации на 60–70 суток. Это ставило под угрозу выполнение плана снабжения топливом побережий Камчатки и судов сельдяной экспедиции. Старший мастер «Фрезы» Г. М. Скорин взялся обработать поврежденную шейку на месте, не разбирая двигатель. Под его руководством изготовили приспособление, с помощью которого работу завершили за десять суток. Швартовые и ходовые испытания «Максима Горького» показали надежную работу двигателя на всех режимах. Инициатива Г. М. Скорина сберегла флоту более 20 тыс. руб. и позволила избежать двухмесячного простоя судна.

12 июля начала работать комиссия по приему от треста «Камчатрыбстрой» общежития-гостиницы на 440 мест, располагавшейся на Пятом километре Елизовского шоссе (проспект 50-летия Октября, ныне Английский лицей). Гостиницу приняли в эксплуатацию 15 июля. Моряки быстро окрестили свое новое пристанище «Бич-холлом».

2 августа закрыта старая гостиница флота на ул. Ленинской, 38. Ее обитатели перебрались в недавно сданную новую.

14 августа исключен из списков действующего флота и списан морской буксир «Норд-Ост».

11 октября новым транспортным судам, уже пришедшему на Камчатку с завода-строителя «Пенжино» и еще ожидавшемуся «Соболево», установлен план перевозок до конца текущего года.

20 ноября теплоход «Холмск» заходил в бухту Лаврова. В это время ее покидал рефрижератор № 5 с пришвартованным под бортом СРТ «Урак». На «Холмске» во избежание столкновения дали машине «полный назад» и положили руль «право на борт», сопровождая маневры короткими звуковыми сигналами. Одновременно задний ход дал и рефрижератор, но разойтись судам не удалось. В 09.25 они столкнулись скуловыми частями левых бортов. Якоря не отдавались. Оба судна получили серьезные повреждения корпусов.

30 ноября в 10.40 при сильном ветре ТРС «Коряки» подошел к борту теплохода КГМП «Гдов», стоявшего на якоре напротив устья реки Пахачи. Под напором стихии разорвался кормовой шпринг. Для предупреждения навала фок-мачтой на грузовую стрелу теплохода капитан ТРС дал машине малый ход. Шпринг намотался на гребной винт. Его двое суток очищали водолазы со спасателя «Бдительный», но часть стального конца снять не смогли. Главный двигатель оборотов не развивал, появилась необходимость поставить судно в док. «Коряки» пришлось буксировать в Петропавловск.

10 декабря УТРФ получило новый рефрижератор «Соболево», заводской номер № 925, построенный в Хабаровске.

В 1962 г. моряки-транспортники должны были перевезти 151 000 т. Фактически удалось перебросить 165 834 т, то есть выполнить план по грузам на 109,8 %. Бесспорное первенство держал буксир «Маячный», справившийся с заданием по буксировкам аж на 402 %.

Для улучшения работы и повышения рентабельности 13 июня 1962 г. начальник УТРФ распорядился выделить в плановом отделе управления специального работника, занятого только планированием и ведением отчетности по транспортному флоту. Учет бюджета времени судов передавался из планового отдела в службу эксплуатации. Туда же переходила вся переписка по претензиям клиентуры из претензионно-правовой группы. Последняя работала с судебными органами только при наличии «обоснованного материала».

Служба эксплуатации планировала перевозки и составляла графики работы судов. Для этого начальник механико-судовой службы представлял ей уточненные сведения о стоянках транспортов в ремонте за пятнадцать дней до наступления начала планируемого квартала и года и за десять дней до планируемого месяца. В те же сроки начальник отдела снабжения, предварительно согласовав с отделами добычи и обработки их нужды в перевозках, представлял службе эксплуатации наименование, количество и направления рейсов на год, квартал и месяц.

**1963**

26 января в соответствии с «Планом оздоровительных мероприятий» для снижения заболеваемости моряков начальник УТРФ приказал ввести на всех судах «витаминолизацию пищи аскорбиновой кислотой». Ответственность за это возлагалась на старших помощников капитанов, контроль – на медсанчасть флота.

11 февраля ТРС «Соболево» снялось из Петропавловска к островам Прибылова. В пути его застал шторм. 16 февраля вышел из строя радиоприемник, из-за чего затруднилась дальняя радиосвязь. Наладить ее радист не смог ввиду малого опыта работы. «Потеряв уверенность в дальнейшем продвижении к месту назначения, капитан, имея достаточное количество судовых запасов, принял неправильное решение вернуться в Усть-Камчатск, вместо того чтобы отстояться от шторма в районе Командорских островов. На 16 февраля на судне оставалось запасов на двенадцать ходовых суток. Радиосвязь, помимо основного приемника, могла осуществляться аварийным приемником. Также мог быть использован приемник радиопеленгатора». 17 февраля «Соболево» прибыло на рейд Усть-Камчатска, 19-го зашло в реку. В этот же день завершился ремонт приемника, и только 22 февраля судно смогло продолжить рейс. «В результате необдуманных действий со стороны капитана судно сделало непроизводительный простой в количестве пяти суток».

12 апреля танкер «Сунгари» швартовался для передачи воды к плавбазе Приморрыбфлота «Чавыча» (некогда пароход КРФ), стоявшей на якоре в Бристольском заливе. Из-за неправильных действий капитана танкер дважды ударил «Чавычу», значительно повредив ей фальшборт. Капитан «Сунгари» не только не стал оформлять акт о навале, но и отказался назвать свою фамилию, а происшествие пытался скрыть, не сообщив о нем в морскую инспекцию. Виновник разжалован в старшие помощники, с него удержана треть оклада.

3 мая КРП распорядился «в связи с необходимостью пополнения транспортного флота и разрешением Главдальвостокрыбпрома... УТРФ принять на баланс теплоход «Академик Губкин» с баланса Камчатского районного геологоразведочного управления...»

10 июня изменены функции механико-судовой службы и технического отдела УТРФ, перераспределены обязанности их должностных лиц. Это сделано для исключения дублирования в работе и в связи с непрерывным ростом технической оснащённости флота, требовавшего руководства на современной инженерной основе.

1 июля начался общественный смотр технической эксплуатации судов. Его целями стала мобилизация экипажей, работников управления и Петропавловского морского рыбного порта (ПМРП) «на максимальное увеличение времени нахождения в эксплуатации без ухудшения технического состояния». Этого намеревались добиться за счет повышения уровня технической эксплуатации, улучшения ухода за судами и их оборудованием. Кроме этого, следовало выявить, обобщить и распространить опыт работы лучших экипажей, повысить квалификацию моряков, развернуть рационализаторскую работу и «расширить соревнование за звание коллективов и ударников коммунистического труда».

19 июля поощрены благодарностью моряки теплохода «Беринг». Экипаж, «идя навстречу работникам Усть-Камчатского порта в борьбе за досрочную обработку судна и сокращение времени стоянок под грузовыми операциями, проявил замечательную инициативу – все грузовые операции производить силами экипажа судна, за что получил хорошую оценку своей работы от руководства порта и благодарность коллектива портовиков».

24 июля в 20.30 по указанию диспетчерской службы УТРФ морской буксир «Сигнальный» вышел в море на помощь ТХС «Мизар», на котором закончилось топливо. 25 июля в 02.00 «Сигнальный» взял «Мизар» на буксир и в штормовых условиях благополучно доставил в Петропавловск.

27 июля капитанам транспортных судов запрещено получать наличные деньги за грузовые работы с рыбокомбинатов КРП. Отныне все расчеты должны были производиться по квитанциям в строгом соответствии с инструкцией, разработанной Главдальвостокрыбпромом (58, л. 18).

27 августа на крупнотоннажных судах в ночное время установлен противопожарный надзор. Пожарные тревоги предписано проводить не менее двух раз в месяц по заранее разработанному плану учений с тщательным разбором и немедленным устранением выявленных недостатков. Несение пожарной вахты подразумевало нахождение на судне не менее пятой части экипажа, на которую составлялось отдельное расписание по борьбе с пожаром. Морскому буксиру «Москвич», оборудованному средствами пожаротушения, вместе с выполнением функций портового буксира вменялось в обязанность несение пожарной службы на акватории ПМРП. Место его стоянки обеспечивалось постоянной телефонной связью с берегом.

1 октября установлены нормы неснижаемого запаса продуктов питания на судах. Многолетняя практика показала, что при развитии средств связи и наличии спасательной службы во избежание порчи нецелесообразно держать на судах особо выделенный неприкосновенный запас провизии, кроме шлюпочного. Нужды экипажа и пассажиров при непредвиденных обстоятельствах могли удовлетворяться из общих запасов продовольствия. Неснижаемый запас основных продуктов на транспортных судах дальнего плавания определялся на пять, малого – на трое суток.

31 октября списана учебная баркентина «Штурман» Петропавловск-Камчатского мореходного училища.

7 декабря в Петропавловске в Доме офицеров флота состоялся вечер встречи ветеранов УТРФ с молодежью. На него пригласили военных моряков из подшефной части. В просторном зале собрались люди, отдавшие не один десяток лет морю, лично причастные к созданию и развитию флота Камчатки. «Ветеран флота – это не только прожитые годы, седые головы, морщинистые лица. Это тысячи бессонных ночей в штормовом океане, это многолетнее напряжение всех физических и моральных сил, порой граничащих с героизмом. Ветеран флота – это постоянная помощь молодым, бескорыстный родительский совет, личный пример. Это живая история нашего флота».

26 декабря «ввиду производственной необходимости» на баланс УТРФ решено передать из КГМП грузопассажирские пароходы «Красноярск» и «Гоголь». Последнему вскоре предстояло стать новым учебным судном мореходного училища.

План перевозок за 1963 г. транспортный флот УТРФ выполнил на 123,7 % (233 499 вместо 188 780 т). Больше всего – 54 400 т – суда перевезли рыбопродукции, за ней шел «разный груз» – 33 780, нефтепродукты – 30 750 т.

Основным резервом улучшения работы транспортных судов, как и многие годы назад, оставалась борьба с непроизводительными простоями в портах. Всего потери флота в Петропавловске составили 1 107 суток. Их большая часть была вызвана обработкой ПМРП судов сторонних организаций и направлением портовиков на обслуживание промыслового флота. Из-за некомплекта экипажей суда потеряли 31 сутки, на ожидание топлива и воды ушли еще 72 дня.

В 1963 г. в эксплуатации находились 36 судов: 14 сухогрузов, 12 рефрижераторов, 6 танкеров и 4 морских буксира. В составе транспортного флота действовал всего один пароход – «Барнаул». Теплоход «Витим» не работал ввиду позднего выхода из ремонта.

Среди сухогрузов в соревновании «За коммунистический труд» первое место взял теплоход «Беринг» (капитан К. И. Хлопков), выполнивший грузовое задание на 139,8 %. Второе место – «Пенжино» (капитан И. И. Барсуков). Отмечалась хорошая работа «Холмска» (капитан В. А. Нелепов), «Пояркова» (капитан М. А. Кренгель), «Шелихова» (капитан С. А. Пирогов), «Мизара» (капитан Т. М. Кривоногов). Среди танкеров выделялись «Максим Горький» (капитан С. А. Набера) и «Сунгари» (капитан А. Д. Маковецкий). Из буксиров лучше всех сработал «Сигнальный» (капитан В. Н. Колесников), выполнивший план на 183,5 %. Транспортный флот справился с планом пяти лет текущей семилетки (1959–1963 гг.) как в целом, так и по каждому году в отдельности.

В 1963 г. улучшилась работа механико-судовой службы. Положительно сказалась проведенная в июне реорганизация и создание в службе отделов технической эксплуатации и судоремонта. Это позволило быстрее и качественнее решать вопросы организации технической эксплуатации и ремонта, внедрения новой техники. Значительная работа проведена по совершенствованию использования судовых двигателей и вспомогательных механизмов. На судах установили топливные сепараторы, форсунки с гидрозатвором, реактивные фильтры тонкой очистки масла (центрифуги), провели опыты по добавлению в топливо водного раствора аммиака. Появились судовые лаборатории водоконтроля. На части малых теплоходов проекта 229 заменялись главные двигатели 4ДР30/50-1 на 6НВД-48А, более мощные и имевшие больший моторесурс. На четырех теплоходах этого же проекта машины 4ДР 30/50-1 менялись более совершенными этого же типа. На теплоходе «Оленск» вместо главных двигателей типа «Ганц-Ендрашек» тоже установили машины 6НВД-48А, чем обеспечили более длительную и надежную работу энергетической установки.

**1964**

13 января теплоход «Корсаков» (капитан А. А. Бердыган), находившийся в районе острова Святого Матвея, получил радиограмму начальника Берингоморской экспедиции. Тот приказал следовать к аварийному СРТ «Капитан Закхеев», взяв его на буксир и отвести в Петропавловск. Теплоход подошел к СРТ в 23.00, завел буксир. Суда последовали в крупном битом льду к чистой воде. 14 января в 09.30 они вышли из льдов и легли генеральным курсом на Петропавловск. После

двенадцатисуточного перехода, протекавшего в непрерывных штормах, 26 января в 19.50 «Корсаков» и «Капитан Закхеев» благополучно пришли в родной порт.

8 февраля теплоход «Гомель» шел из Петропавловска во Владивосток. На выходе из Сангарского пролива второй механик во время промывки масляного фильтра главного двигателя обнаружил бронзовую пыль. Вскоре двигатель застучал в районе четвертого цилиндра. Цилиндр отключили и продолжили движение на семи оставшихся. С прибытием во Владивосток обнаружили повреждения подшипников и коленчатого вала, оказавшего непригодным к дальнейшей эксплуатации из-за некачественного ремонта. Ущерб от аварии составил 37 519 руб. «Вины экипажа в данной аварии не усматривается».

19 марта на порталном кране холодильника ПМРП возник пожар. Первым его обнаружил вахтенный матрос парохода «Красноярск», стоявшего у холодильника. На пароходе немедленно объявили пожарную тревогу и быстро ликвидировали возгорание. От имени руководства флота объявлены благодарности вахтенному помощнику капитана Е. П. Вятчинину, второму механику П. Е. Подшивалову, газосварщику Н. А. Жуковину, матросам Н. А. Губарец и А. Д. Цурапаеву.

30 марта на баланс Магаданскому рыбному тресту передан теплоход «Витим».

25 апреля в 23.45 моряки буксира «Москвич» заметили пожар в жилом доме на Никольской сопке в Петропавловске. Немедленно сыграли пожарную тревогу, судно последовало к месту возгорания. В 23.55 оно подошло к берегу. Команда быстро протянула шланги по обрыву высотой сорок метров, дала воду. С подходом пожарной машины моряки, взяв у пожарных тройник, стали подавать воду в три ствола. В 04.00 огонь был ликвидирован. За слаженную и самоотверженную работу благодарности от начальника УТРФ получили: капитан А. С. Олейник, второй помощник капитана П. Ф. Касюков, матросы С. П. Желтиков, П. М. Бойко, кочегар В. Д. Монайло, третий механик В. П. Оленев, второй механик А. Г. Горшков, машинисты А. С. Шкурят, Г. Т. Тресков, боцман П. Ф. Ткачук.

28 апреля списан затонувший в бухте Остовой рефрижераторный пароход «Комсомолец Арктики».

30 мая транспортный рефрижератор «Баргузин» переименован в «Юрюзань».

30 мая вследствие нарушения правил организации ремонта, выразившемся в отсутствии водоотливных средств при разобранных механизмах и трубопроводах и строгого контроля ремонта, теплоход «Завойко» утонул у причала «Фрезы». Аварийно-спасательная служба была поставлена в известность о случившемся с судном с большим опозданием.

1 июня от основной работы на месяц освобожден третий помощник капитана теплохода «Крашенинников» А. И. Касаткин. По решению технического совета УТРФ он занялся разработкой технической документации по своему предложению «Ярус вертикальный палтусовый», обещавшей большой экономический эффект на промысле.

18 июля морской буксир «Геркулес» (капитан Я. П. Кудашов), находившийся в заливе Одян, в Тауйской губе Охотского моря, в 10.00 получил указание начальника экспедиции следовать к аварийному СРТ «Андрей Николаев», наматавшему на гребной винт стальной трос. В 10.50 «Геркулес» снялся с якоря и в 22.40 подошел к траулеру. При ограниченной видимости и крупной зыби удалось быстро завести буксир, затем оба судна последовали в залив, куда пришли 19 июля в 13.50. Здесь СРТ встал к борту плавбазы «Ламут» для очистки винта.

31 августа в штормовых условиях в открытом море танкер «Вега» (капитан В. Д. Серопол) сумел передать топливо на СРТ «Ильичевск», на котором подошли к концу запасы. Траулеру угрожала опасность гибели. Экипаж «Веги» играл большую роль в морских буксировках. Работая в сложных метеоусловиях, этот небольшой коллектив безаварийно и вовремя доставлял плавсредства. За короткое время он отбуксировал одиннадцать кунгасов, два катера и баржу. Во время проводок при силе ветра до восьми баллов нередко обрывались буксиры, но благодаря слаженности, отличной выучке моряки смогли благополучно доставить все плавсредства в пункты назначения.

10 сентября морская инспекция УТРФ преобразована в службу мореплавания. Начальником назначен капитан дальнего плавания Г. А. Козырев, некогда бывший начальником Камчатрыбфлота. Новые структуры служб мореплавания 3 августа своим приказом № 362 утвердил начальник Главдальвостокрыбпрома.

12 ноября организована школа передового опыта. В нее зачислен командный состав судов, стоявших в порту. Занятия проводились один раз в неделю с 09.00 в помещении Красного уголка УТРФ на ул. Ленинской, 38. Присутствовать были обязаны все свободные от вахт. Неявка без уважительной причины считалась прогулом.

30 декабря за отличную работу в шестом году семилетки почетными грамотами УТРФ награждены экипажи «Беринга», «Елизово», «Лиры» и «Геркулеса».

План грузоперевозок 1964 г. моряки перевыполнили. При задании 153 000 т перевезли 174 185 т (113,8 %). Транспортными работами занимались 33 судна, из них: 13 рефрижераторных и холодильных, 14 сухогрузов, 3 танкера и 3 морских буксира. Бездействовали из-за задержки в ремонте 7 судов: «Петр Соловьев», «Атласов», «Алдома», «Юрюзань», «Иртыш», «Максим Горький» и «Добрыня». Из работавших план по тоннам и тонно-милям выполнили 26 судов, только по тоннам – «Соболево», только по тонно-милям – «Завойко», «Хоста» и «Тилички».

Наиболее высоких показателей на грузоперевозках достигли: «Плутон» (193,8%), «Повенец» (169,8%), «Шелихов» (155,0%), «Елизово» (144,9%). Среди буксирных судов первенствовал «Сигнальный» (278,3%), от него довольно сильно «отставал» «Геркулес» (170,0%). Среди танкеров первенствовала «Лири» (167,2%).

Пароходы-ветераны «Щорс» и «Якут» в 1964 г. как плавбазы не работали. Они доставляли грузы в промысловые экспедиции и вывозили оттуда готовую продукцию и полуфабрикаты. «Якут», как и в прежние годы, одно время сдавался в аренду Петропавловскому рыбокомбинату.

Транспортный флот снизил убытки против плана на 1 806 тыс. руб. и против прошлого года на 1 201 тыс. руб. Малые суда значительное время работали на собственные нужды УТРФ, расходы на их содержание были отнесены на стоимость продукции.

1. ГАКК. Ф. Р-470 «Камчатское производственное объединение рыбной промышленности». Оп. 2. Ед. хран. 176, 178—180, 334—336, 509—510, 677.

2. Там же. Ф. Р-275 «Открытое акционерное общество “Ордена Ленина управление тралового и рефрижераторного флота” (ОАО УТРФ)». Оп. 4. Ед. хран. 119, 121, 124, 129, 179, 182, 185, 188—189, 192, 247, 251, 253, 255, 256, 258, 264, 323—328, 331—332.

3. «За высокие уловы» (многотиражная газета УТРФ) 1962—1963 гг.

### Н. С. Гаврилова КАРЛ ЯНОВИЧ ЛУКС. НЕИЗВЕСТНЫЕ ФАКТЫ ИЗ ЖИЗНИ ЗАБЫТОГО ИССЛЕДОВАТЕЛЯ СЕВЕРА

В 2012 г. научный сотрудник Камчатского краевого объединенного музея (КГБУ ККОМ) Н. А. Конышева представила вниманию участников XXIX Крашенинниковских чтений статью, основанную на поступившей в 2011 г. в фонды музея коллекции архивных документов, принадлежавших известному этнографу Елизавете Порфирьевне Орловой. В ходе дальнейшего изучения фонда Е. П. Орловой среди ценных своей неповторимостью фотографий, раскрывающих перед нами жизнь человека Севера, черновых набросков, рукописных статей, рисунков, были обнаружены уникальные документы, посвященные деятельности Карла Яновича Лукса. Несмотря на то, что К. Я. Лукс внес большой вклад в развитие культуры и образования народов Севера, в настоящее время наука и общественность не располагают его подробным жизнеописанием. Краткая биография К. Я. Лукса содержится в Большой Советской Энциклопедии. Других широкодоступных источников сведений о нем не найдено.

В фондах КГБУ ККОМ представлены следующие документы, содержащие ценные сведения о жизни и судьбе К. Я. Лукса. Это автобиографии, датированные 1925 и 1929 гг., представленные в черновом и исправленном вариантах, машинописные статьи «Проблема письменности у туземных народов Севера», «Историческое решение», стенограммы речей о просветительной работе, проводящейся среди народов Севера, хроно-карты, предназначенные для учета суточного расхода времени, заполненные им в 1924 г. Особый интерес представляют статьи и заметки Е. П. Орловой, лично знакомой с ним, посвященные жизни и творчеству исследователя, в том числе – рукопись «Памяти К. Я. Лукса – революционера, скромного и большого человека, отдавшего всю жизнь без остатка борьбе за права рабочих, борьбе за ликвидацию социального и национального неравенства».

Именно из этой памятной статьи можно узнать об обстоятельствах, при которых произошло знакомство молодого, начинающего этнографа Е. П. Орловой и члена Комитета Севера при президенте ВЦИК, руководителя работы по народам Севера Дальнего Востока К. Я. Лукса. Впервые они встретились в Хабаровске в 1925 г., где Елизавета Порфирьевна, юная выпускница этнографического факультета Ленинградского географического института, направлявшаяся на