

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ СТРУКТУРЫ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА КАМЧАТСКОГО БАССЕЙНА В 1920-х — 1960-х гг.

Морской флот для Камчатки на протяжении длительного времени (до второй половины 1950-х гг.) являлся единственным видом транспорта, связывавшим ее с материковой частью России. Он же поддерживал сообщение между местным административным центром — Петропавловском и протяженными побережьями полуострова, обеспечивая их экономическое и территориальное единство. До начала 1930-х гг. Камчатка не имела собственных крупных морских судов, поэтому ее потребности удовлетворялись деятельностью иностранных судовладельцев или отечественных компаний, базировавшихся в Приморье. Оперативное руководство работой отечественных судов и обеспечение их собственных нужд возлагалось на особые структуры — морские агентства, размещавшиеся в единственном сравнительно оборудованном порту полуострова — Петропавловском.

Первой такой структурой стало морское агентство пароходства Китайской Восточной железной дороги, работавшее в Петропавловске еще до русско-японской войны. С 1908 г. регулярные камчатские рейсы, так называемые «северные», при государственном субсидировании стал выполнять Добровольный флот (ДФ). Расписание движения его судов согласовывалось с пожеланиями администрации Камчатской области и рекомендациями Министерства торговли и промышленности Российской Империи.

Агентство ДФ действовало в Петропавловске с 1910 г. Первым агентом флота стал коллежский асессор В. Ю. Медзыховский. Во время гражданского противостояния, в феврале 1922 г., деятельность агентства была приостановлена, исполняющий обязанности агента В. И. Артюхин уехал во Владивосток [1, с. 58, 67]. Работа агентства ДФ возобновилась после советизации Камчатки летом 1923 г. Теперь его возглавлял капитан дальнего плавания В. М. Андржеевский [1, с. 69].

18 июля 1924 г. Совнарком СССР принял решение о ликвидации раздробленности в работе морского флота страны и о создании единого акционерного общества «Советский торговый флот» (СТФ). На базе Дальневосточного управления ДФ создавалась Главная Дальневосточная контора СТФ, начавшая действовать 1 октября 1924 г. [1, с. 75]. Петропавловское агентство ДФ было преобразовано в агентство СТФ, ведавшее и скромным местным портовым хозяйством.

С началом навигации 1926 г. в Петропавловске было организовано портовое управление, подведомственное Наркомату путей сообщения СССР. 27 апреля 1926 г. приказом уполномоченного наркомата и начальника Влади-

востокского торгового порта в «Петропавловский-на-Камчатке приписной к Владивостоку порт» был назначен капитан. В это же время В. М. Андржевского на посту агента СТФ сменил К. М. Бендриков [1, с. 76].

К началу 1930-х гг. приписной портпункт в Петропавловске был преобразован в самостоятельный морской порт, подведомственный Наркомату водного транспорта СССР. В 1931 г. старшим должностным лицом порта, официально называвшимся «Главный камчатский агент СТФ — начальник порта Петропавловска-на-Камчатке», был В. С. Колесниченко [1, с. 89].

1 января 1933 г. Петропавловский порт, также именовавшийся «Главным Камчатским агентством СТФ и управлением Петропавловского-на-Камчатке торгового порта» или «Петропавловским-на-Камчатке портовым управлением СТФ», перешел из состава Главного Дальневосточного управления СТФ в непосредственное подчинение Центрального управления водных портов СССР. В это время им руководил временно исполняющий должность главного агента А. А. Крупович [1, с. 96]. В мае 1933 г. порт возглавил Майсурадзе, капитаном порта в это время являлся П. П. Яковенко. 15 мая 1933 г. он утонул в воротах Авачинской губы [1, с. 98].

Постановлением Совнаркома СССР от 10 апреля 1933 г. и телеграфным распоряжением Центрального управления водных портов СССР от 17 мая 1933 г. Петропавловский порт 1 июня 1933 г. был передан из ведения Наркомата водного транспорта СССР в подчинение Акционерному Камчатскому обществу (АКО). АКО входило в «систему» Народного комиссариата продовольствия и снабжения (НКПС) СССР. Теперь портом руководило подразделение общества, называемое «Управление транспорта, порта и связи» [1, с. 101].

Таким образом, все операции по приемке и отправке транспортных и пассажирских пароходов Наркомвода, а позже Наркомата морского флота (НКМФ) СССР, перешли в «рыбачские» руки: вначале НКПС, затем — Наркомата пищевой промышленности и с 1939 г. — Наркомата рыбной промышленности (НКРП) СССР. Агентство СТФ в Петропавловске прекратило свою деятельность в 1935 г. Отныне его функции выполняло морское агентство АКО.

Преемник дальневосточных ДФ и СТФ — Дальневосточное государственное морское пароходство (ДВГМП) ежегодно заключало с начальником порта АКО договор на полное агентирование судов НКМФ. Это положение сохранялось до конца 1941 г. С этого времени Петропавловский порт АКО стал перевалочной базой на пути между Владивостоком и портами США для транспортных судов ДВГМП, доставлявших в СССР оборонные и снабженческие грузы. Массовые заходы судов в Петропавловск требовали организации здесь представительства ДВГМП для решения на месте вопросов, связанных с движением флота.

НКМФ СССР решил организовать в Петропавловске морское агентство ДВГМП. Для него намечалось построить два жилых дома, барак, два склада,

два причала — один на мысе Сигнальном для бункеровки судов углем, другой сухогрузный на портовой Кошке. На мысе Сигнальном должна была располагаться угольная площадка. Из Николаевска-на-Амуре в Петропавловск перегонялся землечерпательный караван «Зея» для увеличения глубины акватории и подходов к порту.

Намеченное строительство началось в 1942 г. В июне этого же года организовалось и приступило к работе морское агентство с временным штатом в 12 чел. В их число входили: бухгалтер, инспектор-шифровальщик, секретарь-машинистка, три члена команды катера, кладовщик и обслуживающий персонал [2, л. 14].

До окончания строительства складов и причалов обработка судов ДВГМП оставалась за портом АКО по договору, заключенному моррагентством с портом АКО, утвержденному начальником ДВГМП.

В 1942 г. Государственный Комитет Обороны (ГКО) и Совнарком СССР приняли решение, обязывающее НКМФ СССР построить в Петропавловске более обширное портовое хозяйство, по сравнению с тем, какое намечалось ранее. Поэтому все законченные объекты, построенные по первому плану, решением НКМФ СССР по мере их вступления в эксплуатацию передавались во временное пользование порту АКО.

Весь поступающий в Петропавловск для судов НКМФ уголь выгружался, сдавался на хранение порту АКО и хранился на угольной площадке мыса Сигнального. Судам НКМФ уголь выдавался портом АКО по распоряжению начальника моррагентства.

Аварийные ремонты транспортных судов и необходимые текущие работы производились по договору с Петропавловской судовой верфью или с механическими мастерскими порта АКО. Дорогостоящие ремонты оплачивались ДВГМП, небольшие суммы (5—8 тыс. руб.) на месте выплачивало агентство.

Для обеспечения судов НКМФ плавсоставом в мае 1944 г. при агентстве был организован сектор кадров из начальника, двух инспекторов и секретаря-машинистки. Суда пополнялись моряками из небольшого резерва при секторе кадров, в большинстве случаев за счет переброски людей с одних пароходов на другие. Рядовые моряки и младший комсостав переводился по решению на месте, а старший комсостав — только с разрешения начальника ДВГМП.

Суда обеспечивались продовольствием через отдел рабочего снабжения конторы «Камчатморстрой», ударными темпами возводившей портовые сооружения, имевшей договоренность с ДВГМП на возмещение «натурой» всего выданного продовольствия. Иногда на отходившие из Петропавловска суда передавалась часть продовольствия с пароходов, пришедших из США. Такая передача производилась по распоряжению начальника агентства и оформлялась актом. Так как никакой материальной базы агентство не име-

ло, то судовые запасы пополнялись необходимым инвентарем и материалами исключительно за счет снятия с одних пароходов и передачи на другие.

Связь с ДВГМП, НКМФ СССР и судами, находящимися в море, агентство производило, в основном, через радиостанцию порта АКО, частично — при помощи станции Наркомсвязи. Для кодирования секретных сообщений в 1945 г. агентство имело одного штатного шифровальщика, одного работника, содержавшегося на должности кладовщика, и одного прикомандированного из Петропавловского порта НКМФ [2, л. 15—17].

Возраставшее количество импортных грузов, направлявшихся в СССР через Петропавловск в рамках военных поставок, требовало принятия мер по расширению местного портового хозяйства. 29 мая 1942 г. ГКО и Совнарком СССР приняли постановление № 99-РС о создании здесь нового порта с ведомственной принадлежностью НКМФ СССР. На его основании находившийся во Владивостоке заместитель наркома морского флота СССР А. А. Афанасьев 8 июня 1942 г. подписал приказ № 1/ДВ «О строительстве Петропавловского-на-Камчатке порта». В соответствии с ним, организация и выполнение всех капитальных работ на сумму 3 905 тыс. руб. возлагались на Дальморстрой. В Петропавловске организовывалось Управление строительства порта Дальморстроя на самостоятельном балансе.

Этот приказ стал итогом предварительно проведенной работы, в результате которой были намечены основные объекты будущего строительства. Так, еще 3 июня 1942 г. ДВГМП утвердило титульный список по Петропавловску на 1942 г. на сумму 4 150 тыс. руб. Аналогичный перечень капитальных работ на второй квартал 1942 г., составленный еще до выхода приказа № 1/ДВ, предусматривал снос строений, отчуждение территории, пробную забивку свай под причалы, постройку общежития и временных сооружений, приобретение механизмов и транспорта. Титул третьего квартала 1942 г. на 1 643 тыс. руб. включал достройку причалов первой очереди, складов, сооружение дороги и общежития [1, с. 194].

19 июня 1942 г. НКМФ СССР утвердил штатное расписание аппарата заказчика ДВГМП в Петропавловске в составе двух человек с месячным фондом зарплаты 2 300 руб. Ими стали уполномоченный по строительству и старший бухгалтер (во второй половине 1943 г. эти должности занимали соответственно Б. С. Хачиян и В. Г. Баранова). В июле 1942 г. начальник Дальморстроя В. И. Степанов утвердил штат управления строительства порта: «Штат управления 16 чел. с окладом 12 590 руб. Производственно-линейный аппарат 11 чел. с окладом 7 390 руб.» [1, с. 195].

Мероприятия по расширению порта в Петропавловске, предпринятые в 1942—1943 гг. (первая очередь некапитального строительства), не позволили решить все проблемы, возникавшие в ходе перевалки все возрастающего потока импортных грузов. Порт, хотя и пополнился причалами и складскими

помещениями, но почти не располагал механизацией, за исключением конвейеров. На повестку дня встал вопрос о создании современного мощного механизированного предприятия. Принципиально он был разрешен 16 октября 1943 г.: в этот день ГКО принял постановление № ГОКО-4344-с, а Совнарком СССР издал распоряжение № 19769-РС.

Первым шагом в направлении реализации правительственных решений стала организация 1 ноября 1943 г. Петропавловской строительной конторы НКМФ СССР. Она появилась в соответствии с приказом по наркомату № 366 «Об организации и строительстве Петропавловского-на-Камчатке морского порта Наркомморфлота СССР», подписанным 23 октября 1943 г. Стройконторе передавались все работы в порту, которые до этого вело Управление строительства Дальморстроя, действовавшее на самостоятельном балансе «на правах начальника работ по строительству Петропавловского порта». Начальником Петропавловской стройконторы НКМФ СССР (будущего «Камчатморстроя») был назначен А. Н. Виноградов, до этого работавший заместителем начальника и главным инженером Дальморстроя [1, с. 202].

23 октября 1943 г. приказом по НКМФ СССР № 336 в Петропавловске организовывался «морской порт, подчиненный непосредственно Центральному управлению морских портов Наркомморфлота». Ему присваивался второй разряд. В ноябре 1943 г. Государственная штатная комиссия Совнаркома СССР утвердила штатное расписание управления порта, включавшее 18 должностей с общей зарплатой без надбавок 15 230 руб. в месяц. Начальником порта утверждался А. И. Асеев, его заместителем и главным инженером — А. Н. Филин. Поскольку создание порта еще только начиналось, его управление выполняло функции заказчика строительства [1, с. 211].

Вторая (капитальная) очередь строительства порта завершилась в феврале 1945 г. Официально порт был пущен в эксплуатацию 10 февраля 1945 г. [1, с. 224], хотя обработка судов у недостроенных причалов началась еще в 1944 г. силами портовиков АКО и части строителей. В начале 1945 г. поставки импорта активизировались, хотя всем было уже ясно, что боевые действия в Европе близятся к завершению: союзники ожидали вступления СССР в войну с Японией.

С момента начала эксплуатации (10 февраля 1945 г.) и до 31 июля 1953 г. Петропавловский морской торговый порт (ПМТП) сохранял административную и хозяйственную самостоятельность, подчиняясь управлению портов НКМФ, а с 1946 г. — Министерства морского флота (ММФ) СССР. В нем продолжало действовать морское агентство ДВГМП.

В 1949 г. в связи с организацией Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства (КЧГМП) и необходимостью создания в Петропавловске его базы было решено возродить на Камчатке специализированное гидростроительное предприятие. Особым постановлением Совета Министров

СССР от 31 октября 1949 г. № 4945-1896с был организован строительный трест № 6 Главморстоя ММФ СССР, на который возлагалось окончание строительства порта. Его начальником стал А. Н. Виноградов, приобретший здесь в течение 1943—1945 гг. уникальный опыт форсированного возведения сложных гидротехнических сооружений в условиях крайне ограниченных ресурсов [1, с. 291—292].

Принципиальное решение о создании КЧГМП было оформлено постановлением Совета Министров СССР № 421-154с «О мерах по развитию транспорта в Хабаровском крае» от 1 февраля 1949 г. и приказом ММФ СССР № 78с от 12 февраля 1949 г.

Предпосылками к созданию КЧГМП стали потребности в налаживании регулярной связи Петропавловска с пунктами побережий и организации пассажирского сообщения водным путем при почти полном отсутствии других видов транспорта; в разгрузке флота Главкамчатрыбпрома и специализации его на перевозке путинных грузов и рыбопродукции; в сосредоточении управления работой судами ММФ непосредственно в регионе, более тесной увязки работы флота с местными условиями, повышении оперативности управления им. В задачи КЧГМП входило обеспечение перевозок грузов между пунктами побережья Камчатки и Чукотки, вывоз заготовленной рыбопродукции, доставка продовольственных и продуктовых грузов из материковых портов СССР, пассажирское обслуживание побережья.

Организацию КЧГМП ММФ СССР возложило на оперативную группу Главного управления флота и портов Дальневосточных морей (Главдальфлот). Непосредственное участие в этой работе приняло морское агентство ДВГМП в Петропавловске, начальник А. З. Матусевич. План доходов и расходов КЧГМП на 1949 г. предусматривал 10 659 тыс. руб. расходов и 8 080 тыс. руб. доходов. Деятельность пароходства с самого начала планировалась как убыточная [3, л. 23].

С момента создания КЧГМП и его преемники стали основными организационными структурами, управлявшими торговым флотом ММФ СССР в Камчатском бассейне. Ниже приведена краткая хронология первых двух десятилетий деятельности этих судоходных компаний.

1949 г.

22 марта издан приказ Главдальфлота «О мерах по организации КЧГМП и выделению порта Советская Гавань из состава Владивостокского порта», предусматривавший организацию пароходства в Петропавловске 1 мая 1949 г. [4, л. 59].

27 апреля. Начальник Главдальфлота утвердил «План по труду на второй квартал 1949 г. Петропавловского-на-Камчатке пароходства» [3, л. 1].

7 мая начальник оперативной группы по созданию пароходства своим приказом установил порядок ежедневных диспетчерских совещаний в по-

мещении морского агентства ДВГМП в Петропавловске. Этот приказ стал первым документом в истории предприятия.

14 мая приказом ММФ СССР № 295-л начальником КЧГМП назначен капитан Морского флота 1-го ранга Ф. А. Матюшев.

21 мая. Началось формирование судового состава КЧГМП. От Сахалинского государственного морского пароходства (СГМП) принят пароход «Якутск» (построен в 1944 г.), капитан В. В. Киселев.

28 мая от СГМП принят пароход «Лиза Чайкина» (построен в 1923 г.), капитан Б. Н. Соколов.

30 мая от ДВГМП принят пароход «Красное Знамя» (построен в 1901 г.), капитан К. Г. Гроссман.

31 мая во Владивостоке утвержден график работы судов КЧГМП на июнь 1949 г., предусматривавший перевозку 19 100 т грузов для рыбной промышленности. Порт отправления — Петропавловск, назначение — побережье Камчатки [3, л. 11].

6 июня от СГМП принят пароход «Шексна» (построен в 1918 г.).

9 июня от ДВГМП принят пароход «Бухара» (построен в 1935 г.), капитан С. П. Беляев [5, л. 4—13].

9 июня к исполнению обязанностей начальника КЧГМП приступил прибывший в Петропавловск Ф. А. Матюшев [5, л. 14].

22 июня началась приемка от ПМТП дома по ул. Советской, 2а. Здесь предполагалось разместить управление пароходства.

1 июля определена структура управления пароходства: 1. Секретариат начальника, 2. Отдел главного инженера, 3. Отдел связи, 4. Морская инспекция, 5. Первый отдел, 6. МПВО, 7. Служба эксплуатации, 8. Коммерческий отдел, 9. Механико-судовая служба, 10. Отдел труда и заработной платы, 11. Плановый отдел, 12. Главная бухгалтерия, 13. Отдел кадров, 14. Отдел снабжения, 15. Административно-хозяйственный отдел, 16. Строительно-ремонтный участок, 17. Морагентство в Микояновске, 18. Морагентство в Усть-Камчатске, 19. Чукотско-Анадырское морагентство, 20. Судоремонтные мастерские, 21. Автобаза, 22. Жилищно-коммунальный отдел [5, л. 27].

4 июля началась приемка от Черноморского государственного морского пароходства (ЧГМП) парохода «Александр Пушкин» (мощность машины 1 050 л. с., грузоподъемность 3 240 т, 1933 г. постройки).

16 июля утвержден план перевозки грузов на 1949 г. в объеме 100 000 т. Суммарная грузоподъемность флота — 18 140 т [3, л. 28].

16 августа в состав флота включены буксирные катера № 88, 89, 94, 97, баржа «Гижига» (500 т), четыре малых баржи и один плашкоут [6, л. 41].

27 августа на основании постановления Совета Министров СССР от 27 апреля 1949 г. кочегарам судов, работавших на твердом топливе, установлены

премиальные выплаты от 2 до 4 руб. за каждую вахту при условии обеспечения ими нормального давления пара в котлах [5, л. 36].

1 сентября утверждено и введено в действие положение о работе морского агентства КЧГМП: «Чукотско-Анадырское морское агентство организовано на основании постановления Совета Министров СССР № 421-1540 от 1 февраля и приказа ММФ от 12 февраля 1949 г...» [5, л. 48—49].

1 сентября от ПМТП принят линейный буксир «Иван Сусанин» с машиной мощностью 800 л. с. [5, л. 50].

19 сентября определена стоимость рациона питания для судов, работавших в малом каботаже, составившая 514 руб. 99 коп. на человека в месяц [5, л. 62].

1 октября списочная численность работников пароходства насчитывала 376 чел., в том числе 313 плавсостава, 39 в управлении и 30 «прочих». Некомплект составлял 92 чел. [7, л. 80].

10 октября в состав флота включен прибывший в Петропавловск пароход «Хабаровск» [5, л. 94].

21 октября введена система премирования за экономию топлива. Лица, непосредственно связанные с эксплуатацией судовой техники, теперь могли получить 30 % стоимости сбереженного угля.

1 ноября КЧГМП в предоктябрьском социалистическом соревновании в условиях организационного периода выполнило годовой план грузоперевозок на 93,6 %, снизив себестоимость одной тонно-мили на 13,9 % [5, л. 116].

10 ноября пароходство выполнило годовой план по грузоперевозкам на 102,1 % (при задании 100 000 перевезли 102 100 т угля, соли, рыбы и прочих грузов), по тонно-милям — 102,7 % [7, л. 7].

25 ноября утвержден штат радиоцентра из четырех ставок [5, л. 121—122].

21 декабря служба эксплуатации пароходства приступила к ежемесячному составлению обзоров работы флота [5, л. 141].

В навигацию 1949 г. пароходство организовало регулярную скоростную линию по перевозке угля из бухты Угольной в порт Провидения. Несмотря на то, что ММФ СССР предусматривало убыток от работы пароходства, фактически удалось получить 20 тыс. руб. прибыли [7, л. 8].

Флот работал в тяжелых навигационных условиях необорудованного побережья Камчатки и Чукотки. Из-за слабой организации грузовых работ в рейдовых пунктах и частых штормов отдельные рейсы продолжались более месяца. Так, пароход «Александр Пушкин» вышел в рейс на побережье Чукотки 17 августа 1949 г. с грузом 3 136 т, и, проведя в море 93 дня, возвратился в Петропавловск, не выгрузив 1 151 т [7, л. 9].

1950

1 февраля от ДВГМП приняты первые грузовые теплоходы «Корсаков» и «Невельск», вмещавшие по 1 100 т, от СГМП — грузовой пароход «Комсомолец» (2 460 т) [8, л. 37].

2 февраля в Первом Курильском проливе сел на мель пароход «Хабаровск» [9, л. 57].

20 февраля Политуправление ММФ СССР назначило начальником вновь созданного политотдела КЧГМП М. А. Кошелева [8, л. 134].

8 апреля создана комиссия для проведения инспекторских осмотров судов [8, л. 123].

21 апреля объявлено, что пароход «Якутск» по результатам работы в четвертом квартале 1949 г. награжден переходящим вымпелом Совета Министров СССР и первой денежной премией 21,5 тыс. руб. [8, л. 120].

24 апреля введены в действие «Условия социалистического соревнования моряков за получение звания “Отличная судовая вахта”».

17 мая заработала радиостанция пароходства. До этого связь с судами поддерживала станция Петропавловского морского рыбного порта [10, л. 17].

30 мая морскому агентству в Усть-Камчатске (начальник Л. Д. Шабанов) для организации движения по реке Камчатке переданы морской катер № 88, речные катера № 5182, 5184 и шесть барж [8, л. 71].

9 июня введены в действие условия социалистического соревнования на звание «Лучшее судно пароходства». Таковым признавалось судно, наиболее перевыполнившее план грузоперевозок при соблюдении их правил и обеспечении сохранности грузов, находящееся в образцовом техническом состоянии, сэкономившее не менее 5 % топлива и масла, не допустившее аварий и нарушений трудовой дисциплины и выполнившее план саморемонта. Для пассажирских устанавливалось еще одно требование: «отсутствие жалоб от пассажиров» [8, л. 60—61].

5 июня в устье р. Камчатки сел на мель теплоход «Невельск» [9, л. 57].

31 июля на баланс пароходства принята сухогрузная баржа «Зея» грузоподъемностью 500 т [11, л. 92].

1 августа на хозяйственный расчет переведены пароходы «Якутск», «Бухара», «Лиза Чайкина», «Комсомолец», «Невельск», теплоход «Любовь Шевцова». В их экипажи вводились ставки бухгалтеров [8, л. 13].

10 августа вышел первый номер газеты пароходства «Камчатский моряк». Ее первым «литературным работником» стал И. Н. Саксонов.

1 октября жилищно-коммунальное хозяйство пароходства обслуживало 13 жилых домов общей площадью 560 кв. м. Завершалось строительство еще трех двухквартирных домов. Автомобильный парк включал: грузовик ЗИС-5, три грузовика ГАЗ-51 и одну легковую машину ГАЗ-ММ [9, л. 60—71].

19 октября создан технический совет под председательством главного инженера С. А. Козловского [11, л. 100].

5 декабря для своевременного проведения ремонта судов создана постоянная ремонтная бригада в составе 10 чел., подчиненная начальнику судоремонтных мастерских М. А. Шепатину [11, л. 46].

При плане на 1950 г. 270 000 т грузов суда КЧГМП перевезли 148 453 т. Они же доставили и 6 661 пассажира [12, л. 48]. В течение 1949—1950 гг. пароходство получило 10 буксирных катеров с двигателями мощностью по 150 л. с. и 14 барж по 40 т для перевозок по рекам Камчатки [9, л. 15].

Работа судов на пяти организованных линиях сопровождалась большими простоями из-за отсутствия на побережье грузчиков и плавсредств. Этим нарушались графики движения. Средняя скорость хода оказалась невысокой из-за того, что пароходы пользовались углем низкого качества, не обеспечивавшим поддержание давления пара «на марке». Его пережгли 1 553 т. Оказалось, что поступивший в пароходство южно-сахалинский уголь был добыт еще до войны. Уголь, хранившийся на базе в Петропавловске, являлся смесью разных марок. Он неоднократно самовозгорался и подвергался частому перелопачиванию, имел много мусора и большую влажность. Перерасход топлива достиг 15 % [9, л. 56—57]. Кроме того, большинство судов не прошли докования. В планы пароходства внесла «исправления» и непогода — шторма и туманы [9, л. 45].

Своей судоремонтной базы пароходство не имело. За год произошло 13 аварий судов, в том числе одна крупная — с теплоходом «Корсаков» [9, л. 58]. В 1950 г. в пароходстве развернулось движение за продление срока межзаводского ремонта судов до четырех лет. Его инициатором выступил экипаж теплохода «Любовь Шевцова» [11, л. 86].

1951

1 января КЧГМП имело в своем составе пароходы: «Якутск», «Бухара», «Александр Пушкин», «Лиза Чайкина», «Хабаровск», «Шексна», «Комсомолец», «Красное Знамя» и теплоходы: «Любовь Шевцова», «Невельск» и «Корсаков», а также две 500-тонные баржи. Полная грузоподъемность флота составляла 25 065 т [9, л. 2].

22 февраля переданы на «социалистическую сохранность» экипажам пароходы «Бухара», «Якутск», «Красное Знамя», «Хабаровск», «Комсомолец», теплоходы «Любовь Шевцова», «Невельск» [13, л. 284].

13 мая секретари комсомольских организаций парохода «Красное Знамя» и теплохода «Невельск» Э. Б. Переяславцев и О. А. Соколов отправились в Москву на совещание комсомольских работников при ЦК ВЛКСМ [13, л. 199].

20 мая Усть-Камчатскому морскому агентству приданы речные катера «Прибой» и «Быстрый» и морской катер «Гроза». Первая навигация агентства открылась 20 июля.

14 сентября освобожден от должности начальник пароходства Ф. А. Матюшев. Его обязанности исполняли вначале заместитель К. А. Козырев, затем главный инженер С. А. Козловский.

18 сентября на основании приказов ММФ СССР от 9 и 11 июня 1951 г. в состав КЧГМП считались принятыми: теплоход «Мусоргский» (1 050 т) —

с 23 июня, теплоход «Бородин» — с 19 июня, теплоход «Углегорск» — с 30 июля и теплоход «Сергей Тюленин» — с 1 июля [13, л. 85].

25 октября в должность начальника КЧГМП вступил капитан Морского флота 1-го ранга П. С. Черняев.

2 ноября буксир «Василий Буслаев» в Петропавловском порту столкнулся с траулером «Буревестник» и получил пробоину подводного борта.

7 декабря назначена комиссия по приемке от перегонной команды в порту Владивосток теплохода «Онь» [13, л. 31].

К концу 1951 г. флот пароходства имел общую грузоподъемность 33 630 т. К началу навигации в эксплуатации находились всего четыре исправных судна, остальные пребывали в ремонте до конца третьего квартала, «что резко отразилось на выполнении плана» [13, л. 37].

План на 1951 г. был утвержден в объеме 190 тыс. т и 6 000 пассажиров. Фактически суда пароходства перевезли 162,3 тыс. т и 7 800 чел., то есть выполнили задание на 85,4 и 130 % соответственно. Простои составили 36,4 % общего эксплуатационного времени, в том числе из-за непогоды 11,7 % и причинам, зависящим от портов, клиентуры и пароходства — 24,7 % [14, л. 465].

Из-за штормов и простоев под грузовыми операциями в рейдовых пунктах Камчатки и Чукотки неоднократно имелись случаи полного израсходования запасов топлива и воды и захода в Петропавловск с не выгруженным грузом. Так, пароход «Хабаровск» находился в рейсе на Западной Камчатке с 1 февраля по 26 мая в течение 115 суток и трижды за это время возвращался с грузом в базу [14, л. 477].

1952

1 января флот КЧГМП насчитывал 21 транспортное судно, из них 18 исправных и готовых к работе («Хабаровск», «Красное Знамя», «Комсомолец», «Лиза Чайкина», «Шексна», «Александр Пушкин», «Бухара», «Якутск», «Любовь Шевцова» (1949 г. постройки), «Невельск» (1949), «Корсаков» (1949), «Мусоргский» (1951), «Бородин» (1951), «Сергей Тюленин» (1950), «Углегорск» (1949), «Луга», «Тура», «Онь» [14, л. 496].

19 февраля от Владивостокского морского порта принят буксирный катер «Норд» [15, л. 35—36].

1 апреля Усть-Камчатское морское агентство переведено на полный хозяйственный баланс [15, л. 107].

15 апреля введена в эксплуатацию вновь построенная в районе радицентра (ныне ул. Радиосвязи) жилая палатка площадью 40 кв. м [15, л. 132].

19 апреля Усть-Камчатскому агентству утвержден план перевозок по реке Камчатке на 1952 г. в объеме 15 тыс. т [15, л. 122].

14 июня положено начало теплотехнической работы. Начальником теплотехнической партии назначен «откомандированный обкомом ВКП(б) в распоряжение пароходства тов. Мартынюк» [15, л. 149].

24 июля началась приемка парохода «Вычегда» (капитан В. Н. Смирнов) [15, л. 189].

6 августа началась приемка теплохода «Тагил». С 18 июля судно считалось введенным в эксплуатацию после аварийного ремонта в китайском порту Дальний [15, л. 195, 200].

12 августа началась приемка от ПМТП двух 500-тонных барж. 27 августа их назвали «Паратунка» и «Камчатка» [15, л. 194, 206].

20 сентября вошли в эксплуатацию после постройки и окончания приемки комиссией завода в Хабаровске теплоходы «Виллой» и «Витим» проекта 229 грузоподъемностью 250 т. Эти небольшие суда именовались «дизельными шхунами» [15, л. 222].

5 ноября в Петропавловске произошло сильное землетрясение. В жилых и служебные помещения пароходства потрескались и разрушились печи и трубы. 10 ноября создана комиссия «для определения степени развалов» [15, л. 273].

В событиях начала ноября 1952 г. особо отличился экипаж парохода «Вычегда», возглавляемый капитаном В. Н. Смирновым. Это судно ночью 5 ноября ближе всех находилось к порту Северо-Курильск, подвергнувшись самому сильному удару стихии. Его моряки несколько суток оказывали пострадавшим помощь, приняли на борт множество гражданских лиц и военнослужащих и доставили их в Петропавловск.

1 декабря выведен из эксплуатации для передачи войсковой части теплоход «Ишим» [15, л. 285].

По состоянию на 31 декабря 1952 г. флот включал 29 судов:

— пароходы «Александр Пушкин», «Бухара», «Комсомолец», «Красное Знамя», «Лиза Чайкина», «Вага», «Вычегда», «Хабаровск», «Красноярск», «Шексна» и «Якутск» (суммарная грузоподъемность 29 960 т);

— теплоходы «Бородин», «Корсаков», «Любовь Шевцова», «Луга», «Мурсоргский», «Невельск», «Онь», «Сергей Тюленин», «Тура», «Углегорск», «Тагил», «Ишим» (суммарная грузоподъемность 12 150 т);

— моторные шхуны «Виллой» и «Витим» по 250 т;

— баржи «Гижига», «Зея», «Паратунка», «Камчатка» по 500 т.

Общая грузоподъемность флота достигла 44 610 т [16, л. 1].

За 1952 г. пароходство перевезло 287,4 тыс. т грузов, в том числе 6,3 в заграничном плавании и 0,8 — в большом каботаже. В заграничных плаваниях и большом каботаже находились суда, перегонявшиеся из европейских портов. Аварийность флота в 1952 г. по сравнению с 1951 г. увеличилась втрое: произошло 24 аварии и 18 аварийных происшествий с техническими убытками 554,4 тыс. руб. и коммерческими убытками 1 487,9 тыс. руб. Потери из-за аварий составили 414,2 суток или 13,6 % от фактически отработанного времени. Четырнадцать аварий произошли из-за нарушений трудовой

дисциплины, семь из-за конструктивных недостатков и три из-за ледовых повреждений [17, л. 32].

Начальником политотдела пароходства в 1952 г. являлся капитан Морского флота 2-го ранга Екимцев. Литературным сотрудником газеты «Камчатский моряк» трудилась Т. Н. Капитонова.

1953

3 февраля на льду между теплоходами «Сергей Тюленин» и «Витим», стоявшими у мыса Сигнального, загорелись нефтеостатки. Огонь обнаружил случайно. Он уничтожил старый шлюпочный чехол, повредил краску на бортах обоих судов и шлюпку на одном из них. От жара потрескались стекла иллюминаторов. Убыток составил 450 руб. [17, л. 106].

20 апреля списан теплоход «Ишим» в связи с передачей другому судовладельцу в порту Владивосток [17, л. 222].

1 мая при механической мастерской пароходства создана радиомастерская [17, л. 226].

21 июля теплоход «Витим» (капитан А. Н. Ершов) впервые без помощи лоцмана вошел в реку Большую на Западной Камчатке [17, л. 401].

31 июля во исполнение приказа министра Морского и речного флота (ММиРФ) СССР от 25 июня 1953 г № 196-пр «Об объединении морских и речных пароходств, портов, предприятий и организаций Министерства морского и речного флота» ПМТП перешел в административное и оперативное подчинение КЧГМП «как самостоятельное хозяйственное предприятие» [17, л. 360].

2 августа после постройки принят теплоход «Вилига» [17, л. 380].

3 августа в 21.25 на теплоходе «Витим» из-за разрыва шатунных болтов разрушилось дизель-динамо [18, л. 44].

9 августа вошли в эксплуатацию по окончании постройки однотипные теплоходы «Алдма» и «Аджима» проекта 229 [17, л. 380].

22 августа после выхода из постройки приняты теплоходы «Аральск» и «Благовещенск» [17, л. 536].

9 сентября установлен порядок проведения технической учебы на судах. «На флот пришло большое количество людей, не знающих работы флота, что вызывает острую необходимость в проведении технических занятий с рядовым составом, а также повышения знаний командного состава». Отныне капитан и старший механик один раз в неделю обязывались проводить технические занятия с матросами, кочегарами, машинистами и мотористами. Со штурманским составом раз в неделю занимался лично капитан по программе, разработанной морской инспекцией. Механиков наставлял старший механик по методике, составленной механико-судовой службой [17, л. 405].

24 ноября утвержден технический совет во главе с главным инженером пароходства Е. М. Приваловым [17, л. 507].

26 ноября пароход «Луга» под командованием капитана С. С. Чумака в шторм снял севшую 9 ноября на мель возле острова Беринга нефтеналивную баржу. Ее благополучно привели в Петропавловск [17, л. 532].

30 ноября выведена из эксплуатации баржа «Паратунка», севшая на мель в реке Камчатке с лесом. Для хранения груза на ней остался экипаж из четырех человек «с оплатой по штатному расписанию на зимнем отстое».

9 декабря в связи с отсутствием в ПМТП лоцманов таковыми по совместительству по просьбе капитана порта назначены капитаны-наставники А. И. Несытов и А. Л. Срибный [17, л. 531].

В навигацию 1953 г. пароходство содержало пять линий [17, л. 176—177]:

— грузовая бухта Угольная — бухта Провидения («Якутск» и «Бухара»);

— Восточно-Камчатская скорая грузопассажирская («Красноярск»);

— Западно-Камчатская скорая грузопассажирская («Хабаровск»);

— Чукотско-Анадырская пассажирская («Корсаков»);

— грузовая Петропавловск — Усть-Камчатск («Витим» и «Виллой»).

По состоянию на 1 января 1953 г. флот КЧГМП включал 27 единиц общей грузоподъемностью 39 270 т, способных одновременно принять 598 пассажиров. За год судовой состав вырос и к 31 декабря 1953 г. включал уже 31 единицу, из них 27 самоходных, в том числе:

— грузовые пароходы: «Александр Пушкин», «Бухара», «Вага», «Вычегда», «Комсомолец», «Шексна», «Якутск»;

— грузопассажирские пароходы: «Красноярск» и «Хабаровск» (принимавшие по 2 630 т);

— грузопассажирский теплоход «Корсаков» (600 т);

— грузовые теплоходы: «Аральск», «Благовещенск», «Бородин», «Ишим», «Луга», «Любовь Шевцова», «Мусоргский», «Невельск», «Онь», «Сергей Тюленин», «Тагил», «Тура», «Углегорск» (все по 1 050 т грузоподъемности);

— малые теплоходы (так называемые «дизельные шхуны») «Алдома», «Аджима», «Вилига», «Виллой» и «Витим» (по 250 т).

Несамоходный флот включал четыре баржи: «Гижига», «Зея», «Камчатка» и «Паратунка», принимавшие по 500 т груза каждая. Рейдовый и вспомогательный флот на конец 1953 г. состоял из 10 буксирных катеров с двигателями по 150 л. с., 16 плашкоутов, бравших по 100 т, и 10 барж грузоподъемностью по 40 т. Пассажировместимость флота за 1953 г. не изменилась. Самым большим являлся пароход «Александр Пушкин» грузоподъемностью 3 240 т [14, л. 414—417; 19, л. 32—33].

Всего за 1953 г. флот перевез 358 300 при плане в 350 000 т. Загранплавания в этом году не совершались, хотя и планировались для судов, вышедших из постройки и следовавших на Камчатку из Одессы. Но теплоходы «Аральск» и «Благовещенск» отправились из Одессы в Корсаков (большой каботаж) только в конце декабря 1953 г. [14, л. 421—429].

1954

16 января в штормовом море в районе Усть-Камчатска с экипажем и пассажирами погибла дизельная шхуна «Виллой». Это судно стало первым, которое пароходство потеряло из-за «непреодолимого действия стихии».

20 января началась учеба капитанов и штурманов по практическому освоению новейших электрорадионавигационных приборов [18, л. 80].

1 февраля организовано Приморское морское агентство по агентированию судов во Владивостоке и Находке, начальник А. И. Глушков [18, л. 50].

8 февраля начались работы по подготовке к передаче СГМП парохода «Александр Пушкин» [18, л. 65].

26 февраля в Японском море получил повреждение винта теплоход «Сергей Тюленин» [20, л. 407].

1 марта в Петропавловском порту сел на мель пароход «Вага» [20, л. 407].

15 мая объявлен победитель Всесоюзного социалистического соревнования ММиРФ СССР за первый квартал 1954 г. Им стал экипаж теплохода «Аральск» (капитан П. П. Кириченко), удостоенный за трудовую победу вымпела министерства и второй премии 11,2 тыс. руб. [18, л. 231].

19 мая началась приемка парохода «Пинск», поставленного на линию порт Провидения — бухта Угольная [18, л. 242, 312].

17 июня создана постоянно действующая квалификационная комиссия, руководитель заместитель начальника пароходства по кадрам Н. М. Святец [18, л. 301].

23 июня приняты теплоходы «Гдов» и «Остров» [18, л. 331].

14 июля объявлено о начале создания в Усть-Камчатске третьего грузового района ПМТП, специализировавшегося на вывозке леса [18, л. 335—336]. Этим началась организация в устье реки Камчатки нового морского торгового порта.

1 сентября заработал учебно-курсовой комбинат (УКК) пароходства. Он размещался в специально выделенном для этого финском домике. Первой стала группа механиков-дизелистов 3-го разряда в составе 19 чел.

20 сентября после тяжелой болезни умер начальник КЧГМП П. С. Черняев. Исполняющим обязанности начальника КЧГМП назначен К. А. Козырев.

15 ноября в УКК начала заниматься первая группа электромехаников.

Флот КЧГМП к 1 января 1954 г. состоял из 32 транспортных и 36 служебно-вспомогательных судов. За 1954 г. он пополнился двумя теплоходами типа «Тисса» (мощность главных двигателей 800 л. с., грузоподъемность 1 050 т, 1954 г. постройки), двумя дизельными шхунами проекта 229 (мощность 400 л. с., грузоподъемность 250 т, 1954 г. постройки), одним дизельным буксиром проекта 202 (мощность 1 200 л. с., 1954 г. постройки), двумя лихтерами грузоподъемностью по 1 000 т. Пароходы «Александр Пушкин» и «Шексна» были заменены пароходом СГМП «Рыбинск» (мощность машины 1 200 л. с.,

грузоподъемность 2 800 т, 1943 г. постройки) и новым финским пароходом «Пинск» (мощность машины 1 000 л. с., грузоподъемность 2 800 т, 1953 г. постройки). Погибла дизельная шхуна «Вилой» проекта 229.

Полная грузоподъемность судов достигла 51 170 т. Они могли одновременно принять на борт 620 пассажиров. План 1954 г. по перевозке грузов пароходство выполнило на 110 % (483 600 вместо 440 000 т), по пассажирам — на 127,1 % (21 000 вместо 17 000 чел.) [21, л. 9—10].

По состоянию на 1 января 1955 г. численность плавсостава пароходства составляла 1 356 чел., из них 330 командиров и 1 026 рядовых моряков. Текущая кадров была высока: за год на работу приняли 584 и уволили 464 чел. Молодых специалистов в пароходстве в 1954 г. насчитывалось 135 чел., 13 из них прибыли в этом году [22, л. 3—4].

Наиболее подходящими для условий Камчатки и Чукотки признавались теплоходы вместимостью 2 000—2 500 т с мощностью машин 2 000 л. с., ледовыми подкреплениями и обогревом танков. Таковыми из существующих являлись теплоходы типа «Лев Толстой». Суда типа «Невельск» («Тисса») оказались удобными для работы на побережье летом, но непригодными осенью и зимой. Они получали ледовые повреждения, из-за чего весной и в начале навигации большинство судов приходилось ставить на ремонт. Много недостатков имели теплоходы проекта 229. Они считались непригодными для работы на Крайнем Севере из-за отсутствия здесь портов-убежищ [21, л. 4—6].

1955

1 января КЧГМП утратило самостоятельность. Его подчинили созданному на базе ДВГМП Дальневосточному объединенному пароходству (ДВОП) с целью «организовать работу флота в Дальневосточном бассейне по координированному графику».

8 января в связи с подчинением ДВОП началась ликвидация Приморского морского агентства [23, л. 254].

15 января в УКК организована группа по подготовке штурманов малого плавания [22, л. 5].

1 февраля списан пароход «Хабаровск» [23, л. 187].

14 февраля приказом ММиРФ СССР № 31-л начальником КЧГМП назначен К. А. Козырев.

25 апреля началась организация порта в Усть-Камчатке путем объединения местного портпункта, баз технического снабжения Минрыбпрома, Центросоюза и Минлеспрома [23, л. 148].

27 апреля победителям Всесоюзного социалистического соревнования решением ЦК профсоюза рабочих и ММиРФ СССР присвоены почетные звания «Лучший по профессии». «Лучшим капитаном ММиРФ СССР» стал Г. Я. Поляков, «Лучшим механиком ММиРФ СССР» — В. И. Петропавловский, «Лучшим механиком пароходства» — В. Т. Еременко, Ю. А. Гончаров,

В. И. Уколов, «Лучшим машинистом пароходства» — С. Ф. Радченко, «Лучшим мотористом пароходства» — Н. И. Сабодаж, «Лучшим радистом пароходства» — В. Д. Евтушенко, С. Ф. Трегубов, «Лучшим боцманом пароходства» — Н. И. Дюрягин, «Лучшим кочегаром пароходства» — П. И. Кудяковский, И. А. Домбровский, «Лучшим матросом пароходства» — Г. Г. Шаторин и Н. И. Питин [23, л. 121—122].

10 мая в распоряжение пароходства прибыла 500-тонная плавучая мастерская [23, л. 96].

14 мая началась приемка грузопассажирского парохода «Гоголь», включенного в состав флота 15 июня [23, л. 91].

21 мая принят от Балтийского государственного морского пароходства (БГМП) пароход «Валдай». 29 июля судно прибыло в порт Мурманск для ремонта и подготовки к переходу на Камчатку [24, л. 284].

5 июня от ДВГМП принят теплоход «Тургенев» [24, л. 315].

9 июня организован Усть-Камчатский морской торговый порт [14, л. 305].

14 июня из состава флота в связи с передачей ДВГМП выведен пароход «Комсомолец» [24, л. 321].

16 июня выведен из эксплуатации для подготовки к передаче БГМП теплоход «Виледь» [23, л. 15].

28 июня начались приемка от ДВГМП парохода «Иван Тургенев». В этот же день заработала комиссия по приемке парового буксира «Сахалинец», и в состав флота вступил морской буксир «Поярков» [23, л. 6—8].

29 июня принят от ДВГМП и введен в эксплуатацию теплоход «Лев Толстой» [34, л. 315].

30 июня приняты и введены в эксплуатацию: от ДВГМП — морской буксир «Поярков», от БГМП — морской буксир «Сахалинец» [24, л. 315].

2 июля сел на мель в баре реки Камчатки теплоход «Анапка». Погибли 30 т соли, 150 т цемента, были сломан фальшборг, пожарная магистраль и лопасть левого гребного винта [24, л. 303—304].

8 июля выведены из состава флота в связи с передачей БГМП теплоходы «Вить» и «Виледь» [24, л. 321].

2 августа от ПМТП приняты теплоходы «Палево» и «Орлово», переданные в Усть-Камчатск [24, л. 290—291].

10 сентября переоборудован в спасательное судно и передан в подчинение капитана ПМТП буксир «Изыльметьев» [24, л. 229].

2 ноября морской буксир «Поярков» переименован в «Моннерон» [24, л. 124].

28 ноября штормом выбросило на берег бухты Новик теплоход «Тура». Он получил большие повреждения корпуса. В результате «правильных и решительных действий» спасателей теплоход сняли с мели 29 ноября [24, л. 3].

В начале 1955 г. КЧГМП утратило самостоятельность. Его подчинение ДВОП сказалось на результатах работы камчатских моряков отрицательно:

«За истекший период действительность показала, что ДВОП меньше всего занималось руководством подчиненного ему КЧГМП, меньше всего способствовало выполнению государственного плана перевозок» [25, л. 13].

Суда КЧГМП были задержаны в ремонте, пароходство ни разу вовремя не получило оборотных средств. В организации Усть-Камчатского морского торгового порта ДВОП участия не принимало. Нарушилось шедшее теперь через Владивосток и без того недостаточное снабжение. Подчинение ДВОП породило дополнительную переписку. Отныне отделы КЧГМП параллельно с ММФ отчитывались перед соответствующими отделами ДВОП. Тем не менее, «ни по одному отчету ДВОП не реагировало. Все серьезные вопросы пароходство вынуждено было решать через Министерство» [25, л. 17].

План перевозки грузов 1955 г. КЧГМП не выполнило: вместо 500 тыс. т его суда перебросили 469,1 тыс. т. На невыполнение плана оказала влияние непогода: «увеличение штормовых погод в районах эксплуатации судов КЧП». Суда пароходства впервые начали работать на регулярной линии Петропавловск — Усть-Камчатск. Туда они шли с продовольствием, обратно — с лесом [14, л. 294—295].

Вновь организованный Усть-Камчатский морской торговый порт выполнил свое первое годовое задание. При плане 68 050 т фактически через него прошли 92 578 т. Основную массу составили плоты с лесом — 61 289 т. Пассажиры, в основном жителей окрестных селений, перевезли 4 000 чел. Предприятие пока не отвечало элементарным требованиям к морскому порту, нуждалось в механизмах, причалах, складах, жилплощади. Требовалось устранить устьевые бары в реке Камчатке, без чего его нормальная работа не могла быть обеспечена [14, л. 305—307].

Звание «Лучший по профессии» присуждено 815 морякам, в том числе восемь месяцев подряд кочегару парохода «Пинск» Абакумову, семь месяцев подряд машинисту того же судна Хвощевскому, матросу теплохода «Любовь Шевцова» Питину, шесть месяцев подряд боцману парохода «Гоголь» Пирскому, боцману парохода «Красноярск» Чернявскому, матросу теплохода «Мусоргский» Новик и другим.

Звание «Лучший капитан» в 1955 г. присвоено: Н. Г. Святогору («Мусоргский»), В. Н. Смирнову («Рыбинск»), Г. Н. Клепикову («Гоголь»), И. Н. Бухонину («Луга») Б. Г. Ярославцеву («Аральск»), В. В. Свиныну («Лев Толстой»), Г. Н. Плеханову («Любовь Шевцова»). Звание «Лучший старший механик» получили: М. В. Бондарев («Красноярск»), К. П. Заньков («Гоголь»), В. Т. Еременко («Мусоргский»), С. П. Бритченко («Лев Толстой»), Г. Л. Де-лиу («Валдай») [14, л. 317].

В течение 1955 г. состав флота претерпел следующие изменения. Из других пароходств переданы: грузопассажирский пароход «Гоголь» (3 560 т), пароход «Валдай» (2 340 т), теплоходы «Иван Тургенев» и «Лев Толстой»

(по 2 700 т), буксиры «Сахалинец» и «Моннерон». Из КЧГМП в военное ведомство переведен грузопассажирский пароход «Хабаровск», в ДВГМП ушли пароходы «Бухара» и «Комсомолец», БГМП переданы две дизельных шхуны «Вить» и «Виледь», в Усть-Камчатский порт ушли баржи «Гижига», «Зея», «Камчатка» и «Паратунка» и лихтеры № 8710 и 8717. В результате 31 декабря 1955 г. предприятие имело 29 единиц самоходного флота общей грузоподъемностью 43 960 т и четыре буксира с общей мощностью машин 4 000 л. с.

Самым старым судном пароходства был грузопассажирский пароход «Гоголь», построенный в 1922 г. Два судна находились в «ограниченно-годном состоянии», одно пребывало в ремонте, 22 нуждались в доковании [14, л. 322].

1956

8 февраля начался лыжный агитационный поход, посвященный XX съезду КПСС. В нем приняли участие девиатор В. Ф. Сидорченко, четвертый механик спасательного судна «Изыльметьев» И. Я. Власов, моторист теплохода «Аджима» А. А. Батищев, капитан теплохода «Вилига» А. И. Финегонов и другие, всего 9 чел. [26, л. 20].

2 марта на пароходе «Вага» одновременно вышли из строя главная машина и левый котел. Судно на буксире приведено в Петропавловск. Причина аварии — незнание механиками действительного состояния механизмов судна [14, л. 275].

31 мая в управлении КЧГМП организован отдел труда и заработной платы со штатом из трех человек. Руководство возложено на И. С. Федермейера [27, л. 9].

12 июля приняты катера, прибывшие из Николаевска-на-Амуре (строительные номера № 24 и 25). Приемкой занималась комиссия под руководством начальника службы судового хозяйства (так теперь стала называться механико-судовая служба) А. М. Дрешера [27, л. 51]. Ранее службу возглавлял С. В. Радченко, теперь главный инженер.

12 июля во Владивосток для участия в спартакиаде моряков-дальневосточников отправилась камчатская команда из десяти человек, в том числе В. Н. Шепетько, третьего помощника капитана буксира «Василий Буслаев», В. И. Карпухина, третьего помощника капитана парохода «Вага», Ж. Т. Дудника, кочегара 1-го класса парохода «Красноярск», Ф. С. Меркулова, второго радиста спасателя «Изыльметьев» [27, л. 48].

14 июля в порту Провидения принят от СГМП лихтер (несамоходное грузовое судно) «Яуза» [27, л. 126].

19 июля во Владивостоке передан БГМП и отправился в порт Провидения для перехода Северным морским путем теплоход «Витим». Однако вследствие сложных метеоусловий судно не смогло выйти по назначению и осенью вернулось во Владивосток. 15 декабря его, приведенное в «ограниченно-годное состояние», вновь приняли на баланс КЧГМП [28, л. 8].

13 августа в Москву на Всесоюзную промышленную выставку командированы старший механик К. П. Заньков, мастер судоремонтных мастерских К. К. Дьяконов и начальник ЭРНК С. Г. Погосов [27, л. 127].

19 августа СГМП передан теплоход «Невельск» [27, л. 147].

1 сентября СГМП передан пароход «Валдай», а КЧГМП приняло пароход «Миргород» [27, л. 166].

2 сентября в Усть-Камчатск из Николаевска-на-Амуре прибуксирован плавучий кран «Блейхерт». Эту операцию провел экипаж буксира «Моннерон» (начальник экспедиции капитан-наставник А. И. Несытов) [27, л. 300].

14 октября на теплоходе «Омь» из-за обрыва шатуна вышел из строя левый главный двигатель [14, л. 275].

18 октября построен капитальный межрейсовый Дом отдыха моряков.

20 октября в сложных метеоусловиях завершилась буксировка 500-тонной плавучей мастерской из Находки в Усть-Камчатск. Отличились начальник морской инспекции Ф. М. Светлов, механик-наставник В. И. Попов, главный диспетчер В. М. Смоляр [27, л. 206].

24 октября радиоцентр пароходства разделился на две самостоятельных станции — приемную и передающую [27, л. 209].

23 ноября теплоход «Иван Тургенев» приступил к разгрузке 125 т тяжеловесного оборудования в портпункте Озерная для первой в СССР электростанции с использованием подземного тепла (Паужетской геотЭС) [27, л. 298].

6 декабря морской буксир «Чумикан», следовавший из Усть-Камчатска в Петропавловск, попал в жестокий шторм. Связь с судном прервалась. Как выяснилось позже, радиорубку буксира залило водой, его радиостанция вышла из строя [27, л. 326].

13 декабря в порту Дальний (КНР) выведен из эксплуатации на капитальный ремонт пароход «Красноярск» [27, л. 293а].

21 декабря в Ленинграде выведен из эксплуатации ввиду постановки на ремонт пароход «Якутск». Он пришел туда южным путем, совершив плавание в большом каботаже [27, л. 327].

План перевозки грузов 1956 г. пароходство выполнило: по тоннам — на 102,2 % (при плане 750 000 по отчету 756 500 т); по тонно-милям — на 128,0 %; по пассажирам — на 297,3 %. Значительный рост пассажирских перевозок объяснялся открытием в Петропавловске и Усть-Камчатске внутренних линий, на которых работал портовый флот. Но произошло это не в результате ускорения оборачиваемости судов или увеличения их числа, а из-за систематической перегрузки. Так, пароход «Гоголь» при норме 453 брал до 1,5 тыс. чел [14, л. 251—253]. Понятно, что о качестве обслуживания людей в таких условиях говорить не приходилось.

Пароходство не справилось с заданием по буксировке плотов и перевозке леса на судах. Причиной этого стало обмеление устья реки Камчатки.

Для расчистки баров и углубления фарватера летом 1956 г. в Усть-Камчатск был отправлен земснаряд, но он потерпел аварию и начал работать только в конце ноября и, конечно, не успел выправить положение. Потраченные 3 млн руб. полезных результатов не принесли [14, л. 254—256].

За первый квартал 1956 г. пароходство получило переходящее Красное знамя ВЦСПС и ММФ и первую денежную премию в сумме 73 125 руб. Звание «Лучший по профессии» заслужили 410 моряков. На Доску почета пароходства занесены 20, в Книгу почета вписаны 8 чел. [14, л. 278—280].

В 1956 г. Усть-Камчатский порт переработал 186 тыс. т. По реке Камчатке перевезли 226 тыс. т и 65 тыс. пассажиров. Последних обслуживал один катер, не имевший элементарных удобств. На реке не было причалов [29, л. 28].

1957

2 января на основании опыта решено эксплуатировать суда типа «Тисса» на линии Петропавловск — Усть-Камчатск в течение круглого года в случае отсутствия тяжелых льдов в Камчатском заливе [30, л. 42].

3 марта в Усть-Камчатском порту установлена первая в СССР портовая радиолокационная станция, давшая возможность проводить суда через бар реки Камчатки при отсутствии видимости [30, л. 261].

10 марта в рамках подготовки к Всемирному фестивалю молодежи в Москве прошел предварительный смотр творчества коллективов художественной самодеятельности судов и береговых организаций [30, л. 23].

10 марта на морском буксире «Василий Буслаев», стоявшем у причала Петропавловского морского торгового порта, возник пожар, в результате которого погиб боцман. Причина пожара — использование открытого огня для освещения во время ремонта динамомшины [14, л. 247].

12 апреля приказом министра на КЧГМП возложена рейдовая разгрузка всех грузов с судов в пунктах назначения Корякского национального округа (КНО) [30, л. 316]. Начинаясь многолетняя работа «экспедиции».

15 апреля состоялся партийно-хозяйственный актив работников морского транспорта Камчатского бассейна «О результатах производственно-финансовой деятельности за 1956 г. и задачах по выполнению производственного плана на 1957 г. и снижению убыточности предприятий». На активе присутствовали 293 делегата [29, л. 51].

18 апреля в рамках мероприятий по уменьшению убыточности пароходства сокращены 35 и введены четыре новых должности. Это позволило упростить структуру управления и ликвидировать промежуточные и дублирующие звенья в береговых организациях [30, л. 219].

20 апреля решено начать регулярную производственную гимнастику на судах, в цехах и отделах. Отныне начальники отделов обязывались обеспечивать ежедневную явку своих работников на гимнастическую разминку [31, л. 30].

8 июля прибывшим в Петропавловск 6 июля двум речным пассажирским теплоходам типа «Москвич» (двигатели мощностью по 150 л. с., строительные номера 151 и 152) присвоены названия «Московский фестиваль» и «Камчатский фестиваль». Теплоходы переданы Усть-Камчатскому порту [30, л. 333].

19 июля на теплоходе «Корсаков» прошло комсомольское собрание. Комитет комсомола пароходства (секретарь А. Похоменков) решил открыть на каждом судне лицевые счета молодых моряков, в которые заносить мероприятия, проделанные ими для экономии топлива, смазки, снабжения [32].

30 июля упразднен политотдел, взамен него образованы партийный комитет и бассейновый комитет флота (баскомфлот) [30, л. 367].

1 ноября по распоряжению ММФ СССР 20-й отряд военизированной охраны, несший службу на объектах КЧГМП, перешел в подчинение пароходства. В состав отряда входили 126 чел. [30, л. 472; 33, л. 18].

11 ноября теплоход «Алдома» передан Камчатскому Совнархозу [30, л. 496].

28 ноября начальник КЧГМП К. А. Козырев подписал свой последний приказ: «Со 2 декабря 1957 г. по 7 апреля 1958 г. убываю в календарный отпуск. Исполнение обязанностей начальника пароходства возлагаю на моего заместителя по эксплуатации тов. Балык Л. А.» [30, л. 494]. Из этого отпуска К. А. Козырев не вернулся: в марте 1958 г. он погиб в автокатастрофе.

11 декабря Сахалинрыбпрому передан теплоход «Аджима» [30, л. 534].

21 декабря Сахалинрыбпрому передан теплоход «Вилига» [30, л. 540].

23 декабря в 8.00 экипаж «Изыльметьева» успешно завершил в тяжелых навигационных условиях работы по спасению СРТ № 1032 Управления морского активного рыболовства Главприморрыбпрома [34, л. 8].

В начале 1957 г. в Петропавловске работала комиссия ММФ СССР, рассматривавшая результаты годовой работы КЧГМП в составе ДВОП. На совещании были озвучены убытки пароходства с момента его образования. Они составили (млн руб.): в 1949 г. — 1,5, в 1950 г. — 14,0, в 1951 г. — 15,5, в 1952 г. — 24,5, в 1953 г. — 29,4, в 1954 г. — 30,6, в 1955 г. — 34,3 и в 1956 г. — 36,5. ММФ СССР поставило вопрос о ликвидации пароходства.

По мнению Камчатского обкома КПСС, «пароходство должно остаться и работать». Партийные руководители полагали, что такие большие убытки в значительной степени вызваны неэффективным руководством со стороны ДВОП. Не способствовала производительному труду управленцев КЧГМП сложившаяся вокруг них нервная обстановка: «Доведись до всякого, если бы все время думать о том, что вас завтра выгонят с работы, это не вызовет желания рассуждать об изыскании способов ликвидации убытков» [29, л. 56].

В 1957 г. флот КЧГМП составляли 33 судна вместимостью 46 354 рег. т. «К концу 1957 г. возник вопрос о перемене флота с целью поднятия рентабельности работы. Были переданы в Камчатский Совнархоз теплоходы “Алдома”, “Витим”, Сахалинскому совнархозу — “Аджима” и “Вилига”, ДВГМП

передаются теплоходы “Благовещенск”, “Омь”, “Любовь Шевцова”, “Тагил”, “Тура”, “Рыбинск”» [33, л. 1].

Установленный КЧГМП государственный план на 1957 г. предусматривал перевозку 864 тыс., фактическое выполнение составило 713,8 тыс. т, то есть 82,6 %. Пассажиров перевезли больше плана: 256,9 вместо 225 тыс. чел., то есть 114,2 % [14, л. 337—339].

Общее количество работников КЧГМП составило 1 598 чел., из них в плавсоставе трудились 1 148 чел., в том числе 120 инженеров, 261 техник, 91 выпускник УКК. За 1957 г. 36 моряков были занесены в Книгу почета, среди них кочегар Чеканов, матрос Яценко, радист Зайко, старший механик Кондратьев, плотник Бизюкин, кочегар Гриб, дневальная Долотова [33, л. 2—5].

В самом конце 1956 г. в практику работы пароходства вошло понятие «загранплавание». Оно относилось к судам, отправлявшимся в порты КНР на ремонт и для работы между китайскими портами, а также возившими лес в Японию. Таковыми в 1957 г. стали «Красноярск», «Вычегда» и «Василий Буслаев». Специальных судов заграничного плавания, «утвержденных министром», в 1957 г. пароходство не имело, соответственно, отсутствовали и особые «кадры заграничного плавания», поэтому команды комплектовались поспешно. К 1 января 1958 г. имелись 302 моряка, прошедших необходимые проверки и получивших допуски для работы за границей [33, л. 7—8].

1958

6 января КЧГМП переименовано в Камчатское государственное морское пароходство (КГМП).

9 января ДВГМП передан теплоход «Тура» [34, л. 16].

10 января от ДВГМП принят танкер «Уфа» [34, л. 25].

16 января Управлению морского активного рыболовства Камчатского Совнархоза передан теплоход «Витим» [34, л. 21].

21 января от СГМП принят морской буксир «Мирный» [34, л. 39].

23 января ДВГМП передан теплоход «Омь» [34, л. 42].

26 января ДВГМП передан теплоход «Тагил» [34, л. 95].

10 февраля СГМП передан пароход «Рыбинск» [34, л. 95].

15 февраля ДВГМП передан теплоход «Благовещенск» [34, л. 65].

15 февраля 20-й отряд военизированной охраны ММФ СССР переименован в отряд военизированной охраны КГМП ММФ СССР [34, л. 65].

5 марта ДВГМП передан теплоход «Любовь Шевцова» [34, л. 152].

8 марта в Одессу для участия в похоронах начальника КГМП К. А. Козырева командирован главный диспетчер пароходства В. М. Смоляр [34, л. 126].

10 марта вышел приказ ММФ СССР № 49/к: «Исключить из списков личного состава начальника Камчатского государственного морского пароходства Козырева Казбулата Асламбековича в связи со смертью» [34, л. 158].

11 апреля от СГМП принят пароход «Енисейск» [34, л. 195].

14 апреля опубликован приказ по КГМП № 138: «На основании решения первичных комсомольских собраний, постановлений комитета ВЛКСМ пароходства и бюро горкома ВЛКСМ экипажам теплохода “Бородин” и морского буксира “Моннерон” присвоено звание “комсомольско-молодежный”» [34, л. 194].

29 апреля на Доску почета управления пароходства занесены: грузчик И. С. Денисов, бухгалтер А. В. Ларичев, инспектор отдела кадров Н. Н. Соснин, мастер В. Я. Бочкарев, коммерческий ревизор А. Ф. Гранаткина, механик-наставник С. П. Бритченко, дворник З. И. Рыжкова, уборщица Д. П. Борисовская [34, л. 229].

14 мая объявлен первый приказ нового начальника пароходства П. Д. Киселева: «В соответствии с приказом ММФ № 94/л от 5 мая 1958 г. к обязанностям начальника пароходства приступил с 12 мая 1958 г.» [34, л. 260].

5 октября экипаж теплохода «Аральск» (капитан С. Г. Луценко) спас от гибели буксирный катер «Грозный», принадлежавший Хайрюзовскому рыбокомбинату, и находившуюся у него на буксире баржу [35, л. 12].

17 октября ДВГМП передан морской буксир «Василий Буслаев» [36, л. 245].

19 декабря с 21.00 введен в эксплуатацию в порту Ленинград после окончания капитального ремонта на Канонерском заводе пароход «Якутск» [36, л. 328].

27 декабря начата приемка от СГМП парохода «Амдерма» [35, л. 5].

Плановое задание на 1958 г. составляло 611, фактически перевезено 625,8 тыс. т (102,4 %). В структуре грузооборота уменьшились доли, приходившиеся на рыбопродукцию (из-за недолова лососевых) и лес (буксировку 100 тыс. т древесины в плотях по реке Камчатке взял на себя трест «Камчатлес»). Объем пассажироперевозок превысил плановый в 1,74 раза: 382,7 вместо 220 тыс. чел. Это стало следствием резкого увеличения людских потоков в пределах Авачинской губы и на переправе Усть-Камчатск — Варгановка [14, л. 306—307].

В 1958 г. КГМП принимало участие в создании новых рыбоприемных баз Камчатского Совнархоза в бухтах Вилочинская и Лаврова. В этом году промысловая обстановка резко изменилась, подход лосося сильно уменьшился, зато выросли уловы сельди. Если лосось в основном перерабатывался на консервы, то сельдь засаливалась. Ранее запланированный вывоз банокотары сократился, а доставленную на запад полуострова соль пришлось перебрасывать на Восточную Камчатку [14, л. 316].

Капитальные вложения по пароходству росли из года в год. За 1955 г. были освоены 36 738, в 1956 г. — 48 300, в 1957 г. — 45 547 тыс. руб. Ввод в строй жилплощади в 1955—1958 гг. отражают следующие цифры, кв. м: в 1955 г. — 3 497, в 1956 г. — 3 390, в 1957 г. — 5 563, в 1958 г. — 4 440. В 1957 г. пароходству впервые выделены средства на индивидуальное жилищное строитель-

ство и даже утвержден план ввода его в эксплуатацию в объеме 392 кв. м. Хозяйство пароходства пополнялось и общественными учреждениями: в 1955 г. заработали детские ясли, рассчитанные на 88 мест, и школа на 440 мест, а в 1958 г. принял сотню ребятшек новый детский сад [37, л. 1, 30].

1959

1 января во вновь строящуюся береговую сельдяную базу Анапкинского рыбокомбината в бухте Лаврова с грузом леса направлен пароход «Пинск» под командованием капитана Н. Г. Пискунова. Судно благополучно прибыло в бухту 5 января и приняло все меры к полной выгрузке при крайне неблагоприятной погоде, низкой температуре и тяжелом льде, угрожавшем оставлением судна на зимовку с ограниченными запасами. Экипаж полностью сдал груз. Он принимал энергичные меры по предотвращению питания котлов забортной водой, когда к концу подошла пресная, собирая и плава снег, приложил много сил для вывода судна из льдов на чистую воду [35, л. 54, 58].

3 января от СГМП принят пароход «Амдерма» [35, л. 5].

15 января состоялось совещание с молодыми специалистами. Все они трудились по специальности и являлись основным ядром руководящих кадров: капитаны Талапиндов, Чернеев (будущий Герой Социалистического Труда), Кокк, Мельник, Михайлов, Погосов, Сидоров, старшие механики: Штакин, Бушин, Гуцул и другие. Отныне было решено проводить такие совещания чаще, привлекать молодых специалистов к работе технического совета пароходства и организовать обмен опытом между ними на страницах газеты «Камчатский моряк» [35, л. 61].

16 января морской буксир «Чумикан» при штормовой погоде спас терпящий бедствие пароход «Горнозаводск», принадлежавший «Востокрыбхозфлоту» [35, л. 158].

11 февраля для изучения зонального метода сжигания угля в котлах для внедрения его на судах КГМП на сахалинский пароход «Сталино» командированы кочегары В. А. Николаенко и А. П. Злобин [35, л. 62].

6 апреля опубликован приказ начальника КГМП «О поощрении членов экипажа лихтера “Уда”». 7 марта лихтер доставили в бухту Вилючинскую 2 500 т грузов для строительства сельдяной базы. Его экипаж выгрузил своими силами 1 500 т груза, на пять суток сократив стоянку судна. Благодарности объявлены капитану Л. М. Лабонину, старшему помощнику капитана Н. Н. Колесниченко, старшему механику Д. А. Попову, машинистам А. В. Косьянюку и М. И. Старовойтову, матросам В. П. Тубольцеву, С. Ф. Панькову, Г. М. Гонохову, А. Д. Галахову, А. В. Кечка, кочегару Е. А. Мережинскому [35, л. 154].

22 апреля руководителем экспедиции по перегону плавкранов из Находки на Камчатку назначен капитан-наставник А. Л. Срибный. В течение мая-июня в Петропавловск и Усть-Камчатск прибуксированы два плавкрана фир-

мы «Блейхерт». Операцию в сложных метеоусловиях провели буксир «Мирный» и теплоход «Иван Тургенев» [35, л. 174; 38, л. 56].

28 апреля танкер «Уфа» заметил сигнал бедствия, и, следуя на него, обнаружил терпящий бедствие катер и плашкоут, которые уносило в море. Судно взяло их на буксир и благополучно доставило к устью реки Большой [39, л. 211].

18 мая в составе жилищно-коммунального отдела пароходства организованы два домоуправления. Жилой фонд насчитывал 136 тыс. кв. м жилплощади, разбросанной по городу в 66 домах [35, л. 213].

18 мая предписано взять на учет и занести в инвентарную книгу всю техническую литературу на судах. Ответственность за ее состояние возлагалась на третьих штурманов [40, л. 209].

19 июня объявлены итоги Всесоюзного социалистического соревнования за первый квартал 1959 г. ММФ СССР и ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота присудили КГМП вторую денежную премию 50 тыс. руб. [35, л. 260].

25 июля началась бассейновая спартакиада с участием физкультурников Петропавловского и Усть-Камчатского портов и управления пароходства. Эти состязания рассматривались как этап подготовки к предстоящей областной спартакиаде [38, л. 9].

3 августа морской буксир «Мирный» (капитан Г. Н. Гусев) снялся из порта Маго в Петропавловск с сигарой объемом 2 200 куб. м на буксире. В пути следования караван трижды попадал в сильный шторм. Сигара испытывала натяжение и изгибы. Только благодаря дополнительному креплению, проведенному экипажем в тяжелых условиях, лес был доставлен в Петропавловск. Для обтяжки сигары на шлюпке регулярно выезжали старший помощник капитана Л. Ф. Повалев, электромеханик П. М. Трунин, боцман Н. Е. Крепак, матрос 1-го класса В. К. Шковорода, моторист 2-го класса М. К. Артянин и другие. Промокшие люди работали на сигаре по несколько часов подряд [38, л. 264].

8 сентября по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за второй квартал 1959 г. экипажу теплохода «Корсаков» присужден переходящий вымпел ММФ СССР и вторая денежная премия 11 250 руб. [38, л. 86].

25 сентября танкер «Уфа» оказал помощь терпящему бедствие катеру «Связист» и находившейся у него на буксире барже, принадлежавшим окружной конторе связи КНО. Отданный катером якорь не держал каменистого грунта, в результате чего создалась угроза быть выброшенными на берег [41, л. 232].

27 сентября пароход «Гоголь» в течение пяти часов помогал самоходной барже «Анива» Озерновского рыбокомбината. Благодаря четкой и слаженной работе экипажа баржу и находившихся на ней четверых человек спасли и отбуксировали в безопасное место [39, л. 123].

9 декабря на буксире «Мирный» при прочистке закоксовавшихся отверстий распылителя форсунки дизеля с помощью специального приспособления

получил тяжелую травму ноги от разорвавшегося распылителя вахтенный моторист. Приспособление использовало взрывное действие помещенного в нем порохового заряда. Применять подобные устройства отныне строго запрещалось [38, л. 221].

9 декабря в Калининграде в эксплуатацию введено новое спасательное судно «Зевс» [42, л. 2].

26 декабря создана комиссия по осуществлению решения правительства о предстоящем переводе рабочих и служащих на семичасовой рабочий день. Ей следовало предусмотреть наиболее приемлемый в условиях пароходства вариант перехода плавсостава на сокращенный график, новые штаты экипажей судов, порядок предоставления отгулов и выходных [38, л. 256].

План перевозок на 1959 г. в объеме 714 тыс. т и 365 тыс. пассажиров был выполнен: по грузам — 773,9 тыс. т (108,4 %), по пассажирам — 478,3 тыс. чел. (131 %). Эксплуатировались 26 судов, 11 из них — на принципе хозрасчета [43, л. 94, 96].

В навигацию 1959 г. действовали три регулярные грузовые линии [14, л. 169]:

- Усть-Камчатск — Петропавловск;
- Усть-Камчатск — Западная Камчатка;
- Находка — Усть-Камчатск.

Грузопассажирские суда «Красноярск», «Углегорск», «Корсаков» работали по расписанию. Ни одно из них не было рентабельным: убыток за год составил 7 486 тыс. руб. Он возник, в основном, из-за неблагоприятных навигационных условий. Суда принимали ограниченный груз, исходя из времени, предусмотренного на стоянку в пунктах расписанием. Это тоже приводило к убыточности [44, л. 2—3].

По состоянию на 31 декабря 1959 г. списочный личный состав пароходства вместе с подчиненными организациями насчитывал 4 328 чел., из них 182 с высшим, 369 — со среднетехническим образованием, или 13 % по отношению к общему количеству. На судах трудились 305 молодых специалистов. Из них шестеро занимали должности капитанов, девятеро — старших механиков. Еще 95 чел. заочно учились в высших и средних учебных заведениях. Но в то же время 324 чел. на флоте не имели семилетнего образования, тогда считавшегося неполным средним. В 1959 г. повысили квалификацию и получили новые профессии 181 чел. Средняя численность плавсостава составляла 1 021 чел. [45, л. 19].

За 1959 г. вновь принято 1 355 и уволено 1 030 чел.

За год присвоено звание «коммунистических»:

- 11 вахтам плавсостава (422 чел.) и 45 отдельным членам экипажей;
- двум бригадам грузчиков ПМТП (22 чел.), трем экипажам кранов (5 чел.) и 13 передовикам производства — ударникам труда;
- четырем бригадам грузчиков Усть-Камчатского порта (48 чел.);

— двум бригадам слесарей судоремонтных мастерских (10 чел.), двум передовикам производства, ударникам труда.

За год работники получили 3 418 поощрений, в том числе шесть знаков «Почетный работник ММФ СССР», 405 почетных грамот, 2 431 благодарность, 527 ценных подарков. На Доску почета занесли 49 чел. [14, л. 197].

В 1959 г. пароходство построило 5 478 кв. м жилья вместо 4 440 плановых. Темпы сдачи жилья резко выросли, но его по-прежнему не хватало. Ввод жилья в эксплуатацию нередко сопровождался «штурмами», обычно годоводными, но также и квартальными. Строители, чтобы сдать дом в намеченные сроки, предъявляли их к сдаче с большими недоделками. Так, общежитие на 126 мест пытались «сдать» 30 сентября (конец третьего квартала) при отсутствии наружной теплосети. В спешке трубы зарыли в землю без изоляции. Потом их отрывали и изолировали.

Один из домов был предъявлен к сдаче 5 ноября (к очередной годовщине «Великого Октября») без наружного водопровода, канализации и освещения, при большом количестве недоделок внутри. Работы по их устранению продолжались до 7 декабря, после чего дом приняла ведомственная комиссия.

Качество строительных работ оставалось низким. По прошествии нескольких дней после заселения начинали дымить печи, прекращал работать водопровод, отказывала канализация. Рядовыми дефектами считались проседания полов, течь кровли, коробление окон и дверей [43, л. 34].

Несмотря на все сложности, в 1959 г. коллектив пароходства впервые за годы его существования добился рентабельности, дав государству 4,3 млн руб. чистой прибыли [46, л. 3].

1960

1 января организован Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ (ЭО АСПТР), действовавший на основе хозрасчета [38, л. 271].

1 января для упрощения структуры и упразднения параллельности в работе объединены действующие жилищно-коммунальные хозяйства КГМП и ПМТП. Они подчинены жилкомхозу порта [38, л. 233].

9 января началась переаттестация судовых поваров. Ею занималась специальная комиссия под председательством повара-наставника Г. Д. Чувина, присваивавшая прошедшим испытания разряды и выдававшая удостоверения. Лица, теоретические и практические знания которых не соответствовали требованиям 5-го разряда, переводились в ученики. Им запрещалось самостоятельное руководство работой судового камбуза. Отказавшихся от ученичества ожидала другая работа или увольнение по статье «неполное служебное соответствие» [39, л. 8].

18 января издан приказ «Об упорядочении режима питания на судах пароходства». Существующий режим признавался не отвечающим «в должной

степени запросам членов команд и совершенно не соответствующим принципам организации рационального питания» [39, л. 22].

28 января стартовала четырехдневная первая зимняя комплексная бассейновая спартакиада с участием физкультурных коллективов пароходства, Петропавловского и Усть-Камчатского портов, судоремонтных мастерских и отряда ВОХР. В соревнованиях принимали участие и учащиеся подшефных средних школ № 6 и 29 [39, л. 7].

2 марта началась организация бригады по чистке котлов во время стоянки судов в Петропавловске. Это позволяло освободить экипажи от работ и дать им возможность отгуливать накопленные выходные дни. Бригада (5 чел.) под руководством Л. Г. Бантеева подчинялась диспетчеру ПМТП [39, л. 80].

6 апреля приказом ММФ СССР заместителем начальника пароходства вместо Н. М. Святца назначен В. И. Николаев [39, л. 124].

10 мая теплоход «Мусоргский» (капитан В. Н. Меркурьев) обнаружил в открытом море дрейфовавший плашкоут. На следующий день его доставили в Жупановский рыбокомбинат, по сообщению которого плашкоут был унесен в открытое море еще в феврале [39, л. 201].

31 мая объявлено, что ММФ СССР и ЦК профсоюза работников водного транспорта присудили пароходству за первый квартал 1960 г. третью денежную премию 40 тыс. руб. [39, л. 188].

4 июня по приказу ММФ СССР № 119 от 20 мая 1960 г. отдел снабжения пароходства переименован в «Службу материально-технического обеспечения» [39, л. 193]. Должности складских работников именовались «старший магазинер» и «магазинер» [41, л. 78], то есть старший кладовщик и кладовщик. От этого веяло временами легендарного капитан-командора Беринга с его «магазинами», то есть складами.

1 июля начался перевод на семичасовой рабочий день без изменений условий оплаты труда. Это было сделано в соответствии с решениями XXI съезда КПСС. Еще 13 января 1960 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление № 45 «О переводе на семичасовой рабочий день и об упорядочении заработной платы работников морского транспорта» Переход на новые условия труда в пароходстве должен был завершиться к 1 октября 1960 г. [39, л. 282].

1 сентября с парохода «Миргород» (капитан Г. Ф. Белов), находившегося в Охотском море в районе Опалинского комбината, заметили красную ракету, выпущенную с МРС-417, на котором вышли из строя машина и радиостанция. Пароход подошел к сейнеру, взял его на буксир и привел в рыбокомбинат [47, л. 94—95].

26 сентября при следовании в Джакарту на пароходе «Гоголь» обломилась одна лопасть гребного винта. Для замены судно следовало поставить в док, что требовало значительного времени и затраты валюты. Экипаж проя-

вил инициативу и своими силами произвел эту работу за 18 часов, задифферентовал судно [39, л. 292].

8 октября утверждено новое штатное расписание и должностные оклады работников управления пароходства. Руководящие посты занимали:

— начальник пароходства П. Д. Киселев (оклад 2 500 руб.);

— главный инженер М. С. Левяков (2 100 руб.)

— начальник службы — заместитель начальника пароходства Л. А. Бальк (2 100 руб.);

— главный диспетчер С. П. Качайлов (1 500 руб.);

— групповые инженеры-инспекторы А. Я. Ребров и С. Д. Блинов (1 400 руб.);

— старший инженер службы эксплуатации Л. В. Треумова (1 200 руб.);

— главный бухгалтер П. В. Панфилов (1 600 руб.);

— начальник службы судового хозяйства П. А. Шполянский (1 800 руб.);

— капитаны-наставники А. Л. Срибный, М. П. Франковский, И. М. Веселко (1 800 руб.);

— механики-наставники Л. М. Воробьев, В. П. Семенов (1 650 руб.);

— групповые инженеры-механики П. М. Трунин, В. Д. Тарновский, Н. А. Петров (1 400—1 500 руб.);

— главный повар-наставник Г. Д. Чувин (875 руб.) [39, л. 288].

1 ноября закрыта навигация на Западной Камчатке. В сентябре и октябре здесь не прекращались шторма, не дававшие судам работать. Так, пароход «Енисейск», находясь на побережье с 20 сентября, до конца октября не мог выгрузиться, штормя с 550 т соли. За это время он дважды заходил за бункером в Петропавловск. Пароход «Анадырь» трижды ходил на побережье, но не мог сдать 200 т груза, оставшегося на борту. Навигация закрывалась до 15 декабря [39, л. 318а].

18 ноября после докования и ходовых испытаний введен в эксплуатацию в порту Констанца (Румыния) теплоход «Термез» [39, л. 356].

10 декабря поднят Государственный флаг СССР на новом пассажирском теплоходе «Петропавловск». 17 декабря это судно покинуло порт Висмар (ГДР) и взяло курс на Ригу [48].

Установленный на 1960 г. план грузоперевозок в размере 800 тыс. т грузов и 485 тыс. пассажиров был выполнен со следующими показателями: 822,9 тыс. т (102,8 %) и 501,4 млн тонно-миль (103,4 %) [14, л. 66].

В 1960 г. флот пароходства располагал 31 судном, 24 из них находились в эксплуатации [45, л. 20—21]:

— грузовые и грузопассажирские пароходы и теплоходы (21 ед.) суммарной грузоподъемностью 37 339 т: «Гоголь» (капитан Г. Н. Клепиков), «Красноярск» (Я. М. Драбкин), «Корсаков» (Н. Г. Бухонин), «Углегорск» (В. А. Сидоров), «Вага» (Д. И. Гусев), «Вычегда» (Г. И. Поляков), «Енисейск» (А. Г. Ширяев), «Миргород» (П. С. Рожков), «Пинск» (С. С. Чумак), «Амдерма»

(Л. П. Шарлай), «Якутск» (И. В. Быстряков), «Иван Тургенев» (Ф. К. Курмаз), «Лев Толстой» (А. А. Чернеев), «Термез», «Аральск» (И. С. Усенко), «Бородин» (Н. Г. Пискунов), «Гдов» (Н. Г. Васюкевич), «Луга» (А. Ф. Посконный), «Мусоргский» (Т. В. Талапиндов), «Сергей Тюленин» (Ф. М. Дашков), «Остров» (Ф. Ф. Комов);

— лихтеры (2 шт.) общей грузоподъемностью 6 000 т: «Яуза» (Е. А. Елькин), «Уда» (Н. Н. Колесниченко);

— танкер «Уфа» (И. М. Скорбич), принимавший 1 100 т;

— буксиры (5 шт.) с общей мощностью машин 7 800 л. с.: «Мирный» (Г. Н. Гусев), «Моннерон» (И. Е. Зигельман), «Чумикан» (Г. Н. Плеханов), «Изыльметьев» (С. А. Самошкин), «Сахалинец» (И. Ю. Кокк) и «Зевс».

Лучше всех в 1960 г. работали хозрасчетные суда «Луга» и «Остров», выполнившие годовое задание на 122,2 и 125 % [9, л. 1]. Пароход «Гоголь» находился в аренде за границей [14, л. 66]. Он работал «по перевозке пассажиров из Индонезии в Китай». Теплоход «Термез» совершал заграничные рейсы в Черном море [46, л. 2].

Чистая прибыль в 1960 г. составила около 10 млн руб. Если в 1959 г. прибыль приносили всего три судна, то в 1960 г. такими стали уже восемь: «Гоголь», «Миргород», «Лев Толстой», «Иван Тургенев», «Якутск», «Сергей Тюленин», «Амдерма», «Аральск» [14, л. 91], а 11 судов снизили плановые убытки. В 1960 г. пароходство дало прибыль в сумме 17 452 тыс. руб. против плановых 3 812 тыс. руб. Из них на флот пришлось 8 893 тыс. руб. [14, л. 85].

В навигацию 1960 г. работали четыре регулярные линии:

— грузовая Находка — Усть-Камчатск — Находка;

— грузопассажирская Петропавловск — Восточная Камчатка — Петропавловск;

— грузопассажирская Петропавловск — Западная Камчатка — Петропавловск;

— грузовая Петропавловск — Усть-Камчатск — Петропавловск.

Кроме этого, по особому графику всю навигацию в пункты КНО из Петропавловска и Находки ходили «Аральск», «Гдов», «Луга», «Мусоргский» и другие суда.

На флоте за год произошло 22 случая травматизма, из них два тяжелых, закончившихся инвалидностью. Еще больше — 116 случаев, из них три смертельных — пришлось на оба порта. Результатом этого стало введение должностей старших инженеров по технике безопасности в управлении пароходства и Усть-Камчатске. В ПМТП появился помощник главного инженера по технике безопасности.

Увеличение травматизма на флоте стало следствием отсутствия должного надзора за соблюдением правил техники безопасности со стороны комсостава судов, а также частого привлечения судовых команд к разгрузкам в усло-

виях рейдовых стоянок. В Усть-Камчатске высокий травматизм наблюдался из-за трудности переработки леса в условиях рейда, особенно зимой. Основным его видом были ушибы ног [14, л. 97—98].

В 1960 г. «за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития морского транспорта», капитану теплохода «Лев Толстой» А. А. Черневу, «молодому капитану, воспитаннику КГМП», присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. Высшей наградой СССР — орденом Ленина — отмечены старший механик И. Ф. Кондратьев, крановщик И. Н. Кусов, капитан Л. П. Шарлай [46, л. 3].

Экипажи парохода «Якутск» (капитан И. В. Быстряков), обеспечившего сверхплановую прибыль в сумме 1 786 тыс. руб., и теплохода «Лев Толстой» (капитан А. А. Чернеев), сверхплановая прибыль 1 862 тыс. руб., стали «экипажами коммунистического труда». За звания экипажей и ударников коммунистического труда соревновались еще 26 судовых команд в количестве 910 чел. [46, л. 4].

Общий списочный состав КГМП (включая подчиненные организации) насчитывал 4 441 чел. Текучесть кадров достигала четверти списочного состава: за 1960 г. принято на работу 1 289 и уволено 1 080 чел. Численность плавсостава в 1960 г. составляла 1 216 чел., из них 393 — комсостав, 823 — рядовые моряки. В плавсоставе высшее образование имели 30 судоводителей, 23 механика и 11 прочих специалистов, среднее техническое — 113 судоводителей, 103 судомеханика, 10 электромехаников и 13 прочих [46, л. 9].

Капитанов в пароходстве насчитывалось 39 чел., из них четверо имели высшее образование и столько же окончили УКК. Из 45 старших помощников капитана вузы окончили девять, УКК — двое. Из 39 старших механиков восемь имели высшее образование, семеро являлись выпускниками УКК. Окончившие комбинат, так называемые «практики», как правило, имели возраст 45 лет и выше и обладали большим опытом работы на флоте [46, л. 10].

Суда пароходства ходили, преимущественно, в малом каботаже, однако все чаще им приходилось бывать за границей. Здесь выяснилось, что командный состав слабо владеет английским языком. Централизованного преподавания языка морякам пока не велось. Численность моряков, допущенных к заграничному плаванию, в 1960 г. составляла 330 чел., из них 164 — комсостав. В числе допущенных находились 70 коммунистов, 73 комсомольца, 85 ударников коммунистического труда. Кандидатуры представляемых в кадры заграничного плавания обсуждались общественностью и парткомом. В 1960 г. кадрами заграничного плавания были полностью укомплектованы экипажи вновь принятых «Петропавловска», «Термеза» и спасателя «Зевс», а также «Гоголя». Из 158 членов экипажей этих судов 43 чел., то есть 28 %, состояли в КПСС [46, л. 13—19].

С переходом на семичасовой рабочий день на всех судах введены должности четвертых штурманов и механиков, дополнительные ставки матросов

и мотористов. Это позволило своевременно предоставлять морякам отпуска и отгулы. Несшим вахты (штурманам, механикам, матросам, мотористам и машинистам), а также поварам, буфетчикам и дневальным был оставлен восьмичасовой трудовой день. За время, отработанное сверх установленной продолжительности, им предоставлялись дополнительные дни отдыха. Таких моряков насчитывалось три четверти всего личного состава флота, и только меньшая часть плавсостава имела семичасовой рабочий день «в натуре». Результатом перехода на сокращенный график стало то, что за май-июль задолженность по выходным дням у плавсостава заметно выросла.

Пароходство разработало проект «Положения о режиме работы при семичасовом рабочем дне». В августе 1960 г. этот режим с добавлением в штат одного матроса в качестве опыта введен на теплоходе «Луга». Его капитан и старший механик несли одну трехчасовую вахту. Весь экипаж, за исключением радиста, ушел в рейс с семичасовым рабочим днем «в натуре». В результате этого рейса задолженность по выходным дням за месяц пребывания судна в море выросла на 64 дня меньше того количества, на которое должна была возрасти при прежнем режиме работы.

Вслед за этим на новый режим работы 20 августа перешел пароход «Красноярск», 21 августа — теплоход «Лев Толстой», 24 августа — буксир «Мирный» и другие суда. 4 октября «Положение...» введено на всех судах. Моряки, отгуливавшие выходные дни и не имевшие в Петропавловске жилья, располагались в межрейсовом доме отдыха «с предоставлением им бесплатного питания по судовому рациону и взиманием по 50 коп. в сутки за койку» [46, л. 37—40].

1961

1 января суточная стоимость рациона питания моряков определена равной: в каботаже 1 руб., в заграничии — 1,5 руб., столовые деньги — 0,3 руб. Стоимость очистки танков на танкере «Уфа» — 31 коп. в час. Кочегарам судов, работающих на твердом топливе, выплачивалась премия за каждую вахту в сумме от 15 до 30 коп. при условии обеспечения нормального давления пара в котлах [42, л. 1].

2 января началась приемка от ДВГМП теплохода «Салтыков-Щедрин», имевшего скверное техническое состояние. Приемка завершилась 15 января [41, л. 1].

17 января в управлении пароходства организовано машинно-счетное бюро в составе пяти штатных единиц. Вскоре для бюро приобрели множительные аппараты [41, л. 24, 134].

26 января с 9 часов утра введен в эксплуатацию в порту Рига после дооборудования и снабжения теплоход «Петропавловск». Со 2 по 7 февраля судно находилось вне эксплуатации в порту Висмар, где устраняло выявленные дефекты и получало гарантийное снабжение [41, л. 81—82].

9 февраля спасатель «Изыльметьев» снял с мели в районе Кировского комбината выброшенный штормом сейнер РС-300 «Резвый» колхоза им. В. И. Ленина. Сейнер самостоятельно проследовал в Петропавловск [47, л. 192].

12 апреля переведены на хозрасчет с правом образования фонда капитана пароходы «Красноярск», «Амдерма», теплоходы «Аральск», «Бородин», «Гдов», «Луга», «Остров». Теперь КГМП имело 19 хозрасчетных судов [41, л. 151].

22 апреля, с опозданием против расписания на неделю, открыл летнюю навигацию теплоход «Петропавловск» (капитан В. Н. Смирнов). Он снялся с пассажирами из Петропавловска на Западную Камчатку. Имея единственное пассажирское судно (остальные ремонтировались), пароходство использовало «Петропавловск» на всех линиях, в зависимости от скопления пассажиров в тех или иных пунктах Камчатки. На теплоходе «для определения наилучшего способа посадки и высадки пассажиров в рейдовых условиях» отправился морской инспектор В. М. Гончалов [41, л. 156; 49, л. 114].

12 мая «Петропавловск» оказал помощь аварийному сейнеру колхоза «Путь Ильича» и благополучно привел его в Усть-Камчатск [50, л. 34].

18 мая введен в эксплуатацию в порту Измаил после дооборудования теплоход «Усть-Камчатск» [41, л. 195].

8 июня пароход «Гоголь» снялся в первый рейс по Восточной Камчатке после ремонта в китайском порту Дальний. Его приход из Китая обещал «некоторое улучшение пассажироперевозок». Но задержки судна под обработкой на побережье срывали расписание. После закрытия навигации «Гоголь» до конца года использовался как грузовое судно [49, л. 112].

22 августа морской буксир «Зевс» назначен спасательным судном КГМП. Спасательное судно «Изыльметьев» теперь переводилось в состав морских буксиров [41, л. 27]. К своим обязанностям «Зевс» приступил еще во время следования на Камчатку южным путем. Находясь в пути, буксир (капитан Г. Н. Гусев, капитан-наставник М. П. Франковский) получил указание идти в Бискайский залив для оказания помощи черноморскому танкеру «Егорьевск», принял участие в спасении наряду с другими подошедшими судами, а затем привел аварийный танкер в порт Сен-Назер [41, л. 270].

24 августа издан приказ по КГМП «О ношении формы одежды». Приказ гласил: «В соответствии с приказом Министра Морского флота № 141 от 21 июня 1961 г. весь начальствующий состав пароходства и флота должен находиться на службе в установленной форменной одежде... Во исполнение приказа министра предлагаю всему начальствующему составу приобрести форму в срок до 1 января 1962 г.». С этого времени прибытие на службу не по форме считалось прогулом [50, л. 22].

25 сентября с теплохода «Термез» (капитан А. Е. Карпов) заметили в море сигнал бедствия. Его подавали не имевшие хода аварийные МРС-0241 и баржа,

утерянные 22 сентября во время шторма буксирным катером. Суда взяли на буксир и отвели в портпункт Палана.

8 октября погибли пять моряков теплохода «Мусоргский»: капитан Б. И. Романов, четвертый механик В. М. Костенко, мотористы В. Х. Ковтун и В. П. Ковалев и старший матрос Г. С. Тиунцов, выехавшие на берег на рабочей моторной шлюпке с целью поохотиться [50, л. 154—155].

16 ноября пароход «Якутск» (капитан В. А. Сидоров) с полного хода штевнем навалился на причал Петропавловского рыбного порта. Причал был поврежден, судно получило пробоину выше ватерлинии и встало на ремонт. Причина аварии: вахтенный механик перепутал ход на маневрах. Убыток составил 2 723 руб. [50, л. 145].

17 ноября теплоход «Салтыков-Щедрин» (капитан С. Г. Погосов) в штормовых условиях спас от гибели три катера и плашкоут Озерновского рыбокомбината [47, л. 190—191].

6 декабря морской буксир «Чумикан» приступил к операции по спасению буксира «Буян», который в результате судоводительской ошибки сел на мель в устье реки Камчатки. Спасательная операция завершилась 14 декабря. Находившийся в полузатопленном состоянии «Буян» был снят и доставлен в Усть-Камчатск [47, л. 93].

24 декабря на теплоходе «Петропавловск» в заливе Петра Великого, вскоре после выхода из Владивостока с пассажирами, возник пожар в машинном отделении. Благодаря энергичным действиям капитана В. Н. Смирнова, организованности и самоотверженности экипажа, с огнем быстро справились. Люди не пострадали. Судно вернулось во Владивосток. Пожар возник из-за конструктивного недостатка топливной системы котельной установки, убытки от него составили 100 тыс. руб. [14, л. 22].

С плановым заданием на 1961 г. КГМП справилось на 107,53 % по грузам и на 125,3 % по пассажирам. В этом году на полном хозрасчете работали уже 19 судов [14, л. 2, 16].

Перевозки имели ярко выраженную сезонную неравномерность. Их максимум приходился на конец второго и третий кварталы. Завоз грузов в КНО и Олюторский район, вывоз леса из Усть-Камчатска в пункты Восточной и Западной Камчатки, доставка путинных грузов рыбокомбинатам производилась, в основном, в мае-сентябре. КГМП не имело достаточного тоннажа, почему было вынуждено ставить на перевозку путинных грузов (бочки, соль, банки) лесовозы в ущерб вывозу леса [41, л. 124].

Суда обрабатывались в 30 пунктах полуострова, располагавшими пятью старыми, до предела изношенными гусеничными кранами и 45 плашкоутами. Почти везде разгрузка шла вручную, без применения элементарной механизации. Результат: затяжка продолжительности рейсов. Вместо плановых 25 рейс, в среднем, длился 40 суток [48, л. 19].

Лучшими рационализаторами пароходства в 1961 г. стали третий механик З. А. Габарев, старший штурман Ю. Н. Вание, капитан В. А. Сидоров, боцман Д. Г. Рац, начальник электростанции Усть-Камчатского порта П. И. Руленко, инженер ПМТП Н. М. Киселев. Во второй половине года прошел конкурс на лучшую организацию работы по использованию технической информации и внедрению в производство достижений науки и передового опыта новаторов производства. В сентябре 1961 г. делегация КГМП побывала в СГМП для обмена опытом работы.

В 1961 г. в КГМП и подчиненных ему организациях трудились 4 656 чел. В социалистическом соревновании принимали участие все коллективы пароходства. Экипажи судов, докеры и судоремонтники состязались за выполнение планов, экономное расходование топлива, материалов, за снижение себестоимости, навигационных и других расходов и увеличение доходов. Моряки сэкономили материалов на 77,5 тыс. руб. В этом больше всех отличился экипаж теплохода «Иван Тургенев», сберегший государственного имущества на 8,2 тыс. руб. Флот сэкономил 1 420 т условного топлива или 2,8 % его годовой потребности [48, л. 43—45].

Звание «коммунистических» получили:

— 384 ударника труда, три вахты (второго штурмана парохода «Красноярск» Г. А. Скорик, второго штурмана спасателя «Зевс» В. И. Карпухина, третьего механика теплохода «Салтыков-Щедрин» П. Ф. Кравченко);

— четыре экипажа (парохода «Якутск», теплохода «Лев Толстой», танкера «Уфа» и буксирного катера № 24), вахта радицентра (А. Л. Грязновой, в составе 7 чел.).

«Лучшими людьми пароходства» в 1961 г. стали [14, л. 44]:

— машинист парохода «Якутск» А. И. Яковлев;

— кочегар лихтера «Уда» А. Б. Друговойко;

— старший штурман парохода «Амдерма» Л. П. Копылов;

— матрос морского буксира «Чумикан» В. И. Затинайченко;

— второй механик теплохода «Термез» А. Л. Кристалинский;

— старший матрос теплохода «Петропавловск» В. В. Попов;

— старший повар теплохода «Петропавловск» Н. В. Руденко;

— третий штурман парохода «Пинск» Г. А. Писаревский;

— электромеханик танкера «Уфа» В. П. Ласковец;

— матрос спасателя «Зевс» Г. И. Чипура.

1962

1 января передан на баланс ПМТП для использования в качестве бункеровочной базы танкер «Серго». На нем намеревались создать единый комплекс снабжения судов жидким топливом [50, л. 200].

14 января во Владивосток для обучения на курсах водолазов-взрывников командированы водолазы ЭО АСПТР А. Д. Рюмкин, В. А. Харитонов

и С. В. Емельянчиков. В отряде такие специалисты отсутствовали, и поэтому в них ощущалась большая нужда [47, л. 18].

15 января УТРФ Камчатрыбпрома передан теплоход «Корсаков» [47, л. 26].

18 февраля принят после постройки теплоход «Кировсклес» [47, л. 82].

17 февраля ночью на пароходе «Гоголь» произошла авария среднего котла: из-за упуска воды перегрелась и лопнула жаровая труба. Старший механик снят с судна, материалы об аварии переданы в следственные органы [47, л. 83].

3 марта в польском порту Гдыня принят и введен в эксплуатацию танкер «Озерное». Судно вышло в советский порт Вентспилс [47, л. 110].

17 марта создана бригада из трех человек для конопатки палуб в период стоянки судов под грузовыми операциями «с содержанием на положении плавсостава: на должность матросов 2-го класса — 2 человека и на должность матроса 1-го класса — 1 человека (старший)». В результате нарушения герметичности деревянного покрытия вода проникала под настил и приводила к коррозии металлических палуб [47, л. 139].

21 марта во Владивосток для участия в работе «комсомольского слета участников борьбы с непроизводительными простоями флота при ДВГМП» командирован инженер-теплотехник В. Г. Пилипенко. По окончании слета на обратном пути ему следовало провести теплотехнические испытания на теплоходе «Усть-Камчатск» [47, л. 154].

8 мая пароход «Пинск» прибыл в Корф с 2 350 т груза. Отсутствие грузчиков в комбинате грозило длительным простоем. Экипаж вызвал комбинат на социалистическое соревнование, обязуясь размещать грузы на стоявших у борта плавсредствах своими силами. Это обязательство было выполнено. По вине экипажа ни один час не был потерян, люди работали, не жалея сил и не считаясь со временем [51, л. 90].

1 июля на основании приказа ММФ СССР от 25 ноября 1961 г. началось создание при управлении КГМП отдела капитального строительства, начальник П. К. Костиков [51, л. 145].

3 июля в Гдыне принят и введен в эксплуатацию танкер «Опала». Он готовился к выходу в Ригу [51, л. 138].

21 июля после дооборудования в Риге танкер «Опала» отправился в Индонезию с заходом в Туапсе. 22 сентября в порту Сурабая «Опала» передан внешнеторговой организации «Судоимпорт» [51, л. 79].

2 августа на построенном в ГДР пассажирском теплоходе «Николаевск» поднят Государственный флаг СССР.

5 августа в Риге введен в эксплуатацию теплоход «Соболево» [51, л. 276].

22 сентября в штатное расписание конструкторского бюро КГМП введена должность старшего инженера по научно-технической информации и пропаганде с окладом 120 руб. [52, л. 26].

17 октября окончилась «экспедиция» в КНО. В связи с невозможностью вывоза в Петропавловск из-за плохой погоды, в Тигиле, Воямполке и Пенжино на зиму оставлены два жилых дома, радиостанция, четыре буксирных катера, три трактора, шесть плашкоутов и контейнеры [52, л. 20].

25 октября за чуткое отношение к пассажирам — рабочим городских организаций Петропавловска, направленным на обработку рыбы в бухту Лаврова и на остров Карагинский, поощрены члены экипажа парохода «Красноярск» (капитан Л. В. Поваляев). На судне «были приняты меры по размещению людей, налажено их культурное обслуживание, в чем проявили инициативу старший штурман тов. Кривсун П. Д. и пожарный помощник капитана тов. Петров М. Д. Судовой ресторан хорошо обеспечил питанием пассажиров. Задание выполнено успешно» [52, л. 48].

31 октября назначена комиссия под руководством главного инженера КГМП М. С. Левякова по приему экзаменов на знание Правил технической эксплуатации и Положения о ремонте судов у лиц командного состава флота [52, л. 67].

2 ноября для приема нового теплохода «Усть-Тигиль» командированы вначале в Москву, а потом за границу капитан спасателя «Зевс» А. И. Ершов, начальник рации теплохода «Салтыков-Щедрин» Д. А. Еникеев, старший механик спасателя «Изыльметьев» В. И. Бушуев и электромеханик теплохода «Сергей Тюленин» В. Г. Куликов [52, л. 66].

16 ноября в Ленинград для участия в семинаре теплотехников, совещании по очистке поверхностей нагрева котлов и совещании по вопросам эксплуатации двигателей командирован начальник теплотехнической партии В. Г. Пилипенко [52, л. 91].

2 декабря новым начальником службы судового хозяйства управления парохозяйства назначен старший механик пассажирского теплохода «Петропавловск» Г. В. Бушин [52, л. 148].

4 декабря «для дальнейшего улучшения обслуживания пассажиров и моряков» в связи с предстоящим вводом в эксплуатацию нового морского вокзала в Петропавловском морском торговом порту организована комиссия под председательством главного диспетчера по пассажирским перевозкам А. Я. Реброва [52, л. 163].

12 декабря начальником ПМТП назначен С. Г. Несват. Бывший руководитель порта А. Г. Мирзабейли переведен на другую работу [52, л. 185].

В 1962 г. в распоряжении КГМП находились 40 судов, эксплуатировавшихся и ремонтировавшихся. В течение года флот пополнился восемью единицами [49, л. 26]:

- танкерами польской постройки «Опала» и «Озерное»;
- лесовозами финской постройки «Кировсклес», «Камчатсклес» и «Байкаллес»;

— сухогрузными теплоходами венгерской («Усть-Большерецк») и немецкой («Соболево») постройки;

— пассажирским теплоходом «Николаевск».

В основном суда пароходства совершали плавания в малом каботаже, то есть между отечественными портами в Дальневосточном бассейне. В большом каботаже работали, как правило, новые суда, шедшие после постройки на Камчатку из западных советских портов. Здесь были задействованы теплоходы «Усть-Камчатск» (рейс Новороссийск — Корсаков с консервами), «Усть-Большерецк» (рейс Новороссийск — Петропавловск с консервами), «Камчатсклес» (вместо заграничного ходивший между Ленинградом и Мурманском с солью).

Постепенно росло количество и заграничных рейсов, как совершаемых попутно судами, перегоняемыми с Запада, так и специальных рейсов в «братский» Китай и с лесом в Японию [53, л. 6—7].

Суда портового флота перевозили много песка и гравия. Большая потребность в них возникла вследствие начала строительства в Петропавловске крупных объектов: ТЭЦ-1, причалов судоверфи [53, л. 14].

За навигацию 1962 г. «экспедиция» ПМТП обработала в западных пунктах КНО 20 судов КГМП, выгрузив с них 19 017 т. Экспедицией руководили начальник В. Ф. Федотьев и его заместитель М. Н. Соколов [54, л. 39—40].

1963

16 января на базе двух конструкторских групп, действовавших в ПМТП и управлении пароходства, организовано конструкторское бюро. Его начальником назначен П. А. Шполянский [54, л. 43—44].

29 января при управлении КГМП создано экономическое совещание. Ему предстояло периодически заслушивать руководящих работников по вопросам их экономической деятельности, изучать работу разных подразделений пароходства и принимать меры по ее улучшению, а также распространять передовой опыт [54, л. 70].

9 февраля в Петропавловске организовано морское агентство «Трансфлот», начальник А. И. Глушков. Задачи агентства: «обслуживание советских судов заграничного и каботажного плавания во время стоянки в порту с последующим предъявлением счетов за оказанные услуги соответствующим пароходствам» [40, л. 178; 54, л. 94].

14 февраля произошла авария теплохода «Луга». Судно село на мель на бере реки Камчатки по вине экипажа. Убытка нет [55, л. 34].

8 марта в порту Висмар (ГДР) введен в эксплуатацию после окончания гарантийного ремонта теплоход «Николаевск» [40, л. 14].

18 мая теплоход «Кировсклес» (капитан Л. Е. Мариненко), прибывший в балласте в Находку, при швартовке к причалу левым бортом при прижимном ветре силой 5—6 баллов навалился на полуют японского теплохода

«Икуммо-мару». Повреждения последнего оценены в 1 650 руб. «Кировсклес» повреждений не получил [56, л. 55].

28 мая состоялось совещание представителей Дальневосточного, Камчатского, Сахалинского пароходств и Камчатрыбпрома. Оно постановило создать на базе КГМП и Камчатрыбпрома «Координационный центр диспетчерского руководства флотом всех судовладельцев, работающих по завозу и вывозу грузов с Камчатки» [56, л. 169].

1 июня объявлено о решении коллегии ММФ СССР и Президиума ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота присудить по итогам Всесоюзного социалистического соревнования предприятий и организаций ММФ за первый квартал 1963 г. пароходству третьей премии 4 500 руб. [56, л. 23].

26 июня принят из постройки теплоход «Усть-Тигиль» [56, л. 29].

28 июня принят из постройки теплоход «Карелиялес» [56, л. 29].

18 июля создана комиссия по приемке в эксплуатацию пассажирского морского вокзала в ПМТП [56, л. 124].

9 августа опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении группы моряков. Орденом Ленина награждены боцман А. А. Шатков, капитан В. Н. Смирнов, старший механик В. Т. Еременко, орденом Трудового Красного Знамени — капитаны Г. Н. Клепиков, Г. Н. Поляков, С. В. Тимонькин, старший механик П. Н. Пянчуков [57, л. 17].

13 августа произошла авария на теплоходе «Бородин»: потерян гребной винт. Вины экипажа нет, убыток 1 500 руб. [55, л. 34].

12 сентября организована бригада из 14 кочегаров, мотористов и матросов для проведения моточисток и профилактических работ во время стоянок судов в порту [58, л. 34].

16 сентября для улучшения пропаганды передового технического опыта, упорядочения учета внедрения рационализаторских предложений начальнику конструкторского бюро П. А. Шполянскому предписано наладить регулярное снабжение транспортных судов литературой по «вопросам техники» и сообщениями о принятых к внедрению рацпредложениях [58, л. 36].

4 октября завершилось переоборудование парохода «Вычегда» на жидкое топливо, начавшееся еще 13 июля 1961 г. [59, л. 12].

8 октября принят в аренду от ДВГМП танкер «Башкирнефть» [58, л. 74].

11 ноября для производства спасательных работ в бухту Лаврова отправилась аварийно-спасательная и судоподъемная партия ЭО АСПТР из 13 чел., понтоны, водолазные средства, гидромонитор и другое снаряжение. Все это потребовалось для подъема СРТ «Ястреб» УТФ Камчатрыбпрома. Подъем проводился более месяца при интенсивном морозе и льдообразовании. Работы шли почти круглосуточно, так как траулер нужно было поднять до замерзания бухты, заделать его пробоины и отбуксировать в Петропавловск на ремонт. Люди напряженно трудились, подвергаясь опасности провалиться

под лед. 30 ноября «Ястреб» был поднят, а 16 ноября успешно доставлен в Петропавловск. За героический труд премированы начальник отряда Н. В. Мишин, старший инженер В. Н. Зорбиди, мастер Л. В. Грушев, такелажники Н. К. Ходоковский, Н. И. Ермаков, И. Г. Кеналь, газоэлектросварщик С. Н. Маршев, мотористы В. А. Старов, В. В. Кузьмичев, водолазы В. А. Харитонов, А. П. Салов, А. М. Щелканов и Н. К. Картаев [58, л. 61—62].

21 ноября на принятом из постройки теплоходе «Ковдалес» поднят Государственный флаг СССР [55, л. 29].

20 декабря исключен из списков флота пароходства в связи с передачей Дальневосточному Совнархозу морской буксир «Мирный» [55, л. 29].

План 1963 г. пароходство выполнило по грузам на 110,2 и по пассажирам на 138,5 % [55, л. 5].

На 31 декабря 1963 г. общая численность работников пароходства с подчиненными организациями составила 6 039 чел. (на 603 больше, чем в 1962 г.). Плавсостав транспортного флота насчитывал 1 888 чел. (на 193 больше, чем в 1962 г.) [26, л. 36]. Специалистов с высшим образованием имелось 224, со среднетехническим — 577 чел., то есть 13,3 % ко всему количеству работающих. За год вновь приняли 2 089, уволили 1 498 чел.

Для популяризации рациональных приемов и повышения рентабельной работы транспортного флота и портов в конце 1962 г. были разработаны тексты десяти лекций на актуальные экономические темы. Эти лекции включали примеры работы из разных отраслей хозяйства пароходства. Они позволяли выявить факторы, влиявшие на выполнение плана и получение сверхплановой прибыли отдельными судами и предприятиями. Здесь же характеризовались причины неудовлетворительной работы. Лекции изучались на занятиях сети политехпросвещения. На судах появились так называемые «группы экономического анализа».

Подобная группа на лесовозе «Кировсклес», руководимая председателем старшим штурманом Поповым, учитывала предложения каждого члена экипажа, «сколько бы не был мал эффект от этого предложения, идет ли речь об экономии красок, кистей при очередной покраске судна, или это предложение рационализаторов машинной команды, имеющее значение для всего флота, добивается улучшения использования грузоподъемности судна в каждом рейсе, сокращая рейсооборот судна за счет обеспечения в рыбокомбинатах грузовых работ силами экипажа. В работе группы активно участвует капитан т. Чернеев — Герой Социалистического Труда» [55, л. 51].

Хороших результатов добились группы экономического анализа однотипных судов «Байкаллес» (прибыль 441,5 тыс. руб.) и «Камчатсклес» (прибыль 299,6 тыс. руб.) [55, л. 50].

В результате почти все транспортные суда улучшили свои финансовые показатели и добились повышения рентабельности.

Созданное в 1963 г. агентство «Трансфлот» выполняло значительную работу по оказанию помощи судам и членам экипажей во взаимоотношениях с портом, организациями и предприятиями. Оно обслуживало суда и оказывало услуги морякам и членам их семей. Теперь моряки имели возможность больше уделять времени собственным нуждам и чаще бывать в семьях. За 1963 г. агентство обслужило 578 судов, организовав доставку угля, воды, белья, продуктов, кинофильмов, зарплаты, билетов в театры, кинотеатры и музеи. Морякам, желавшим по приходу суда из рейса побывать за городом и отдохнуть на природе, агентство заказывало автобусы. Так оно обслужило девять экипажей. Морякам были доставлены 83 билета на самолет и 201 билет на пассажирские суда [57, л. 41].

План жилищного строительства в 1963 г. был перевыполнен: вместо ожидаемых 8 842 сдано в эксплуатацию 10 638 кв. м [59, л. 98]. В Петропавловске введены шесть новых домов на 246 квартир общей площадью 7 060 кв. м, в Усть-Камчатске — девять домов на 152 квартиры, 3 578 кв. м. В Петропавловске «за счет жилстроительства» появился магазин, «комплекс благоустройства», линия электропередач. В новых домах были встроены хлебный и овощной магазины, детская комната. Качество строительства несколько улучшилось, все дома приняты в эксплуатацию с оценкой «хорошо». Себестоимость одного квадратного метра жилой площади в 1963 г. составляла: в Петропавловске — 238, в Усть-Камчатске — 272,5 руб. [60, л. 15].

1964

3 января при постановке на якорь в запретном районе Усть-Камчатского порта теплоход «Усть-Большерецк» повредил подводный трубопровод «Дюкер», проходивший через протоку Озерная [61, л. 84].

6 января для проверки знаний командного состава судов созданы квалификационные комиссии при службе мореплавания (председатель Ф. М. Светлов), службе судового хозяйства (председатель Г. И. Лучинин), службе связи и электрорадионавигации (председатель А. М. Гусев) [61, л. 19—20].

9 января УТРФ Камчатрыбпрома передан пароход «Красноярск» [61, л. 31].

15 января УТРФ Камчатрыбпрома передан пароход «Гоголь». Вскоре он стал учебным судном среднего Петропавловск-Камчатского мореходного училища [61, л. 71].

9 марта началась подготовка к выполнению «важнейшей государственной задачи по перевозке туристов на теплоходе “Петропавловск” в октябре 1964 г. на Олимпийские игры в Токио» [61, 186—188].

7 апреля «Петропавловск» направлен на ремонт в Японию [59, л. 87].

27 апреля начата организация любительской киностудии пароходства (общественный руководитель Л. А. Газаров). Студия помещалась на четвертом этаже морвокзала. Принято решение о проведении бассейнового смотра любительских фильмов о труде, жизни и отдыхе моряков. «Кинолюбительство

на морском флоте» признано «одним из самых важных средств коммунистического воспитания трудящихся» [59, л. 153—154].

21 мая на пароходе «Вага» завершилась чистка котла. После его сборки давлением пара вырвало уплотнительную ленту, в результате чего обварились два кочегара [62, л. 105].

15 июня произошел несчастный случай с боцманом парохода «Вага». Уволившийся в город моряк, не дождавшись подхода буксира для доставки с судна, стоявшего на рейде, на берег, прыгнул на носовую часть буксира. Его ногу зажало между носовым битенгом и парадным трапом. Впоследствии ногу пришлось ампутировать [62, л. 104].

15 июня в Финляндию откомандированы члены экипажа теплохода «Зеялес» на прием и перегон судна [62, л. 109].

25 июня начата организация постоянного УКК пароходства. Его начальником назначен Я. А. Герасимов [62, л. 138].

7 июля после окончания постройки судна в Финляндии введен в эксплуатацию теплоход «Зеялес» [62, л. 263].

24 июля КГМП реорганизовано в Камчатское управление Морского флота Дальневосточного морского пароходства (КУМФ ДВМП) на основании приказа ММФ СССР от 22 июня 1964 г. № 133-пр «Об улучшении управления морским транспортом в Дальневосточном бассейне» [62, л. 244—245].

11 августа по решению коллегии ММФ СССР от 13 мая 1964 г. агентство «Трансфлот» изъято из оперативного руководства ПМТП и подчинено непосредственно заместителю начальника КУМФ ДВМП по эксплуатации [62, л. 284].

11 августа в Петропавловске завершилось строительство стадиона «Водник» [62, л. 289]. 21 августа стадион передан от ПМТП бассейновому комитету профсоюза КУМФ [63, л. 4].

11 августа Магаданскому рыбопромышленному тресту Главрыбы передан морской буксир «Чумикан» [62, л. 290].

1 сентября на стоявшем в Петропавловске теплоходе «Петропавловск» (капитан В. Н. Смирнов) организована гостиница для участников Второго Всесоюзного совещания вулканологов. Для проживающих на судне установлена следующая плата (за сутки с одного человека): в каютах люкс и первого класса — 1,3 руб., в каютах второго класса — 80 коп., в каютах третьего класса — 50 коп. Теплоход использовался как гостиница до 10 сентября [64, л. 18].

2 сентября главный повар-наставник КУМФ В. К. Мамаев командирован во Владивосток в распоряжение Торгмортранса для обслуживания туристов на Олимпийских играх в Токио [63, л. 32].

3 сентября списан и исключен из списков судов пароходства буксир «Моннерон» (передан порту Тикси) [63, л. 51].

3 сентября в Петропавловске началось Второе Всесоюзное вулканологическое совещание. Для гостей, съехавшихся со всей страны, на теплоходах «Петропавловск» и «Николаевск» проводились экскурсии по Авачинской губе, в Долину гейзеров, на Паужетку, в Ключи, Северо-Курильск, Озерную, Жупаново и Усть-Камчатск [62, л. 248].

28 сентября для участия в семинаре по обмену опытом механизации работ, выполняемых судовыми экипажами, в Москву на ВДНХ СССР командирован механик-наставник В. Н. Малахов [63, л. 67].

29 сентября капитан теплохода «Камчатсклес» С. В. Тимошкин (первый в мире капитан-алеут, ныне Почетный гражданин г. Петропавловска-Камчатского) назначен капитаном Усть-Камчатского порта [63, л. 74].

7 октября завершился большой ремонт и переоборудование на жидкое топливо парохода «Амдерма» (капитан М. А. Красна, старший механик О. И. Клименко). Работы начались 13 февраля 1963 г. [65, л. 25].

12 октября при УКК открыт постоянно действующий семинар-учеба командного и рядового состава, находящегося в резерве, и судов, стоявших в Петропавловске [63, л. 105].

15 октября в Одессу на научно-техническую конференцию «Удлинение продолжительности эксплуатационного периода морских судов» и семинар по обмену опытом экономической работы бассейновых управлений отправились главный инженер КУМФ Г. В. Бушин и начальник планово-экономического отдела А. А. Пекер [63, л. 96].

16 октября выехали в Москву с последующим направлением в финский порт Раума члены экипажа теплохода «Леналес»: капитан С. Г. Погосов, стармех В. И. Савушкин и другие моряки [63, л. 118].

15 ноября закрыта до 1 мая 1965 г. навигация в пунктах Оссора, Русаково, Тымлат, Анапка, Корф, Южно-Глубокая, Лаврова, Пахача. До 10 января 1965 г. остановлено движение судов по Западной Камчатке ввиду штормовой погоды и невозможности выполнения грузовых операций [66, л. 33].

20 ноября сильной зыбью выброшен на прибрежную полосу в районе бухты Ольга теплоход «Академик Обручев», принадлежавший Камчатскому геологическому управлению. Для оказания помощи к нему 21 ноября подошел спасатель «Зевс» (капитан Г. Н. Плеханов). Теплоход был благополучно снят с мели [65, л. 288].

2 декабря на пароходе «Енисейск» в Беринговом море сломался вал крылатки котельного вентилятора. Судно взял на буксир теплоход «Ковдалес». Силами машинной команды «Енисейска» в штормовых условиях за сутки был выточен и установлен новый вал.

При ликвидации аварии отличились старший механик С. М. Киданов, механики М. И. Марохонько и А. И. Половцов, токарь Ю. Ф. Гранов, машинисты М. И. Блинов, Д. М. Смилов, П. И. Коротков [66, л. 119].

15 декабря в 17.00 на новом теплоходе «Леналес» поднят Государственный флаг СССР [67, л. 109].

25 декабря теплоход «Камчатсклес» (капитан Г. Ф. Белов) прибыл в порт Охотск с 2 282 т леса. Его выгрузка в декабре решала выполнение плана парохозяйства. Грузовые операции на Охотском рейде производились при очень сильном морозе, ледовая обстановка затрудняла движение плавсредств. «В результате энергичных действий экипажа задача, поставленная перед моряками, была выполнена, судно закончило грузооперации 31 декабря 1964 г.» [67, л. 173].

30 декабря в Петропавловск прибыл теплоход «Зеялес», совершавший рейс в большом каботаже из Новороссийска [68, л. 24]. Несколько месяцев судно эксплуатировалось на Черном море, затем совершило дальний переход в Петропавловск. Несмотря на длительный отрыв от семей, неблагоприятные условия при перегоне, экипаж теплохода (капитан А. А. Чернев) прибыл в родной порт «организованным и дружным коллективом, способным выполнить любое задание» [67, л. 230].

31 декабря экипажу теплохода «Николаевск» (капитан Г. Н. Клепиков, старший механик В. Г. Еременко), выполнившему все условия Всесоюзного социалистического соревнования, присуждена вторая денежная премия с вручением переходящего вымпела ММФ СССР и ЦК профсоюза моряков [66, л. 149].

На 1964 г. планировалась перевозка 1 144 тыс. т и 777 тыс. чел. Выполнение составило 1 115 тыс. т (97,5 %) и 824,2 тыс. чел. (106 %) [68, л. 6]. Транспортный флот в 1964 г. получил 4 201 тыс. руб. прибыли. Убыток в сумме 1 497 тыс. руб. дали пассажирские суда, буксиры, наливной флот и спасатель «Зевс» [68, л. 24]. В целях повышения рентабельности транспортного флота в 1964 г. были переданы другим организациям убыточные суда: пассажирские «Красноярск», «Гоголь», буксиры «Чумикан», «Моннерон», «Мирный». Из 15 планово-убыточных судов три перешли в рентабельные [68, л. 38, 53].

По всем видам деятельности прибыли КУМФ составили 5 705 при плане 4 613 тыс. руб. Одной из главных задач на 1964 г. считался выход всего хозяйства КУМФ на безубыточную работу. С этой целью на предприятиях управления прошла экономическая учеба с участием парторганизаций и госбанка [68, л. 40—41]. Состоялись и экономические конференции в портах Петропавловска и Усть-Камчатска.

Организованные в прошлом году группы экономического анализа продолжали работу по улучшению загрузки судов. Особенно хорошо она была поставлена на «Байкалесе», «Усть-Камчатске», «Усть-Тигиле», «Кировсклесе» и «Бородине». Правильная постановка дела позволила сэкономить на «Байкалесе» топлива на 5 508 руб. Экипаж «Николаевска» увеличил эксплуатационный период на 67, «Углегорска» — на 33, «Бородина» — на 37, «Байкалеса» — на 90, «Кировсклеса» — на 59 суток [68, л. 51].

В 1964 г. суда КУМФ потерпели четыре аварии. Так, капитан теплохода «Усть-Тигиль» из-за нарушений рекомендаций морской практики посадил судно на мель с повреждением корпуса собственным якорем. Съемка судна заняла трое суток, еще неделю заделывали пробоину. Капитан теплохода «Гдов» перегрузил судно, при выходе из реки Камчатки оно село на мель. Морской буксир «Изыльметьев» из-за некачественного ремонта потерял гребной винт. Пароход «Вычегда» получил в Олюторском заливе ледовые повреждения корпуса [65, л. 247].

За 1964 г. из-за грубых нарушений Устава службы на судах ММФ СССР понижено в должности 20, лишено дипломов 3 чел. [65, л. 15—16]. На срок от трех до шести лет тюремного заключения осуждена группа «расхитителей социалистической собственности» с парохода «Якутск». Суд вынес частное определение о слабой трудовой дисциплине на судне, о низкой роли командного состава в воспитании подчиненных. На основании этого капитана «Якутска» освободили от обязанностей, его старшего помощника также сняли с судна и направили в отдел кадров для «решения вопроса о его дальнейшей работе в парокходстве». Второй помощник капитана получил выговор, боцман за «распитие спиртных напитков с подчиненными» переведен матросом на другое судно [61, л. 122].

Успешно работало агентство «Трансфлот». Его сотрудники «добились положительных результатов в своей работе. Все работы и заявки... выполнены своевременно и оперативно, что способствовало улучшению качественных показателей работы транспортного флота. О работе агентства имеются положительные отзывы администрации транспортных судов ММФ» [63, л. 15].

1965

1 января танкер «Озерное» (капитан Д. И. Колосков) оказал помощь буксирному катеру и плашкоуту, следовавшим с рейда Корфского рыбокомбината в гавань Сибирь. Катер намотал на винт трос, не мог двигаться, появилась опасность посадки каравана на камни. Ночью танкер обнаружил дрейфующий катер, с риском для себя подал на него буксир, затем отвел его на место назначения [65, л. 41].

5 января погода в Авачинской губе резко ухудшилась, начался сильный снегопад, задул ветер силой 10—11 баллов. Спасатель «Зевс» (капитан В. И. Гужвин) в течение трех суток помогал теплоходу «Сергей Тюленин», который был отведен в безопасное место, снял с мели теплоход «Усть-Тигиль» и морской буксир «Невельской» [67, л. 209].

27 февраля в Находке для производства ремонта с плановым сроком 30 суток встал теплоход «Байкаллес». Он выполнил весь объем работ за 26 суток. Ремонт главного и вспомогательных двигателей, переборку механизмов провела машинная команда во главе со старшим механиком Б. К. Кадыковым, сэкономив государству 20 тыс. руб. [65, л. 275].

4 марта теплоход «Зеялес» подошел в Кихчик с углем. «Экипаж принял решение произвести выгрузку груза и погрузку рыбопродукции своими силами. Одновременно по настоянию капитана Г. Н. Гусева плавбазы, принимавшие уголь и отгружавшие продукцию, перешли на рейд Кихчикского рыбокомбината. Это позволило производить выгрузку угля на два борта — на плавбазы и комбинату, а с освобождением трюмов также одновременно принимать продукцию. В результате за 13 суток выданы 3 000 т угля и погружены 2 764 т рыбопродукции» [65, л. 293].

9 марта поощрен коллектив художественной самодеятельности теплохода «Петропавловск», являвшийся одним из лучших в КУМФ. За 1964 г. и два месяца 1965 г. самодеятельные артисты 65 раз выступили с концертами перед экипажами судов, в цехах береговых предприятий, перед рыбаками и в культурных учреждениях области. Руководил коллективом электрик Ю. Н. Поверинов [67, л. 82].

12 апреля издан приказ о формировании трех оперативных групп ПМТП для выгрузки судов в пунктах КНО Усть-Тигиль, Усть-Палана, Усть-Пенжино. Каждая группа должна включать 12—18 портовых рабочих, 1—3 трактора, в том числе бульдозеры, морские и речные катера, авто- или гусеничный кран, сухогрузные и наливные плашкоуты, тракторные тележки, сани-контейнеры, сварочный аппарат. Экспедицию возглавил В. Н. Ходаковский. Ему помогали два заместителя, пребывавшие в Усть-Тигиле и Усть-Пенжино [65, л. 268—270].

22 апреля в Находку на прием дока и подготовку его к перегону в Петропавловск откомандирован в качестве начальника экспедиции капитан-наставник А. Л. Срибный. Капитаном дока назначен Р. Д. Никонов, капитан теплохода «Углегорск». Буксировка началась 1 августа и длилась 10 суток [65, л. 6, 249; 69, л. 239].

26 апреля создан отдел организации работы с моряками заграничавания, начальник Б. И. Щербаков, инспектор Н. Н. Соснин [65, л. 241].

5 мая премиями и благодарностями поощрены моряки теплохода «Петропавловск» (капитан В. Н. Смирнов). Судно выполняло «предписанное ему задание», в течение двух месяцев работало в районе экватора в очень сложных климатических условиях. «Несмотря на жару, нехватку пресной воды и свежих продуктов, экипаж судна проделал большую работу по подготовке судна к навигации 1965 г.»

Вот выдержка из рапорта капитана от 16 апреля 1965 г.: «Наряду с поддержанием постоянной боевой готовности, экипаж провел большие работы по подготовке судна к пассажирской навигации... На нужды экипажа расходовали только пять тонн воды в сутки для самых необходимых целей, продукты питания получали очень малого ассортимента, некоторую часть времени питались консервированными продуктами. К этому же резкая перемена климата сказалась на физическом состоянии экипажа... Недельная стоянка

на острове Таити, вызванная пополнением запаса воды и топлива, показала, что личный состав судна с большим достоинством и честью показал лицо советского человека» [65, л. 197, 200].

4 июня в 18.00 введен в эксплуатацию в финском порту Усуикаупунки теплоход «Хатангалес». Судно вышло в Ригу [65, л. 90]. «С мая по ноябрь 1965 г. экипаж теплохода “Хатангалес” работал в сложных условиях заграничного плавания, успешно справился с выполнением задания по приему и перегону судна и перевозке грузов. План по тоннам выполнен на 116, по тонно-милям на 106 и по финансам на 100 %» [69, л. 70].

21 июня в порту Находка принят и введен в эксплуатацию теплоход «Глеб Успенский» [65, л. 55, 69, л. 290].

1 июля ЭО АСПТР переведен на полный хозрасчет с самостоятельным балансом. Его начальником утвержден Н. В. Мишин, главным инженером — В. Н. Зорбиди, главным бухгалтером — Н. А. Зубова [65, л. 62].

6 августа спасатель «Зевс» в соответствии с радиограммой японской компании «Нитто Суи Сан» прибыл в район аварии шхуны «Нитто-мару» к острову Матуа. Шхуна и рыболовные снасти были спасены и доставлены в Петропавловск [69, л. 232].

4 ноября начала работать комиссия судоремонтных мастерских по приемке парохода ДВМП «Днепрострой». Его предполагалось использовать в качестве цеха. Мастерским следовало до 15 ноября разместить в бухте Бабия на мертвых якорях две рейдовые швартовые бочки и на берегу восемь бриделей для установки «Днепростроя» и ремонтируемых судов [69, л. 120—121].

15 ноября теплоход «Лев Толстой» следовал вдоль западного побережья Камчатки в Петропавловск. В районе Озерной судно попало в жестокий шторм. Ветер достигал ураганной силы. Теплоход перестал слушаться руля, радиолокатор вышел из строя. В результате сильной, резкой качки палубный груз начал смещаться, он сорвал барабан грузовой лебедки, сломал трубопровод пожарной магистрали, смял парадный трап правого борта, повредил фальш-борт. Палубная команда, да и весь экипаж проявили выдержку, хорошую морскую выучку и самоотверженность. Сорванный груз был закреплен, судно благополучно прибыло в порт [69, л. 80].

23 декабря начальник КУМФ распорядился снести общежитие Горпищеторга, два двухквартирных дома порта и восемь частных домов по ул. Корякской. «Снос... произвести незамедлительно в день переселения жильцов в новый дом». Это делалось для освобождения площадки для строительства будущего больничного городка водников [69, л. 36].

В 1965 г. КУМФ перевезло 1 175,6 тыс. т и 970,8 тыс. пассажиров [70, л. 3]. Этот год стал завершающим начавшейся в 1958 г. «хрущевской семилетки», хотя самого ее организатора — Первого секретаря ЦК КПСС Н. С. Хрущева — не было у власти уже с октября 1964 г. По сравнению с 1958 г., в 1965 г.

объем перевозок грузов увеличился в 2,1 раза. Себестоимость перевозки снизилась почти наполовину. Улучшились и финансовые результаты работы флота. Если в 1958 г. имелся убыток в 2,9 млн руб., то в 1965 г. получена прибыль 4,2 млн руб. Общее выполнение семилетки по флоту составило: по грузам — 104,5, по пассажирам — 117,1 % [71, л. 3].

В КУМФ к 31 декабря 1965 г. работали 6 144 чел., из них 916 с высшим и средним специальным образованием. Почетного звания «Ударник коммунистического труда» удостоились 1 216 чел. Семь транспортных судов управлялись «экипажами коммунистического труда», звание «коммунистических» носили еще 58 вахт и коллективов. Поощрены за год 2 523 чел., в том числе 60 — награждены знаками «Почетный работник ММФ СССР». За год выдана 921 почетная грамота, 150 ценных подарков и объявлено 1 392 благодарности [71, л. 4].

Кадры моряков были укомплектованы полностью. Их численность составляла 1 839 чел., из них 632 — комсостав (93 с высшим образованием, 424 — со среднетехническим и 115 практиков). Как видно, доля практиков составляла 18,2 %. Пароходство принимало меры по уменьшению их числа, но его заявки на присылку дипломированных электромехаников и радистов не выполнялись.

По образовательному цензу комсостав делился так: из 61 капитана высшее образование имели 19, среднетехническое 40. Два капитана лихтеров окончили УКК. Образовательный ценз капитанов заметно возрос: в 1962 г. высшее образование имели всего семеро. Штурманский состав включал 267 чел., из них 100 с высшим образованием, 160 техников и семеро практиков (окончивших УКК). Среди 62 старших механиков высшее образование имели восемь, среднетехническое 48, практиками после УКК оставались шестеро.

Рядовой состав флота включал 1 207 должностей, из них 367 матросов, 249 мотористов, 49 электриков, 40 машинистов, 65 кочегаров, 40 токарей, 262 «обслуживающих», 71 повар и четверо слесарей. Образовательный ценз работников рядового плавсостава был таков: среднее (школьное) образование имели 251, 7—8-классное — 647, неполное семилетнее — 140, начальное — 169 чел. Средний возраст моряков составлял 35 лет. В возрасте 18—25 лет находились 584 чел., то есть 32 % общего числа работающих.

Среди моряков насчитывалось 178 членов КПСС и 174 беспартийных. Остальные состояли в комсомоле [71, л. 12—14].

На флоте трудились 184 молодых специалиста, то есть 28,3 % всего комсостава, 40 чел. из них имели высшее образование. За семилетку прибыли 358 молодых специалистов, а 74 уволились. Последних могло быть значительно меньше, если бы их обеспечили жилплощадью. В очереди на жилье стояли от 168 «молспецев» (всего по плавсоставу очередь на получение жилплощади составляла 819 чел.).

Кадры заграничного судоходства насчитывали 843 чел., в том числе 423 комсостава. В 1965 г. побывали за границей 570 моряков [69, л. 1—2]. Трудовая дисциплина за «заграничных» судах была гораздо выше, чем на каботажных. Если за 1965 г. на флоте имелось всего 142 нарушения, то на судах заграничного судоходства — только семь, причем пять из них — служебные [71, л. 30, 33—34].

«Культурно» моряков обслуживала база, размещавшаяся в здании морского вокзала. Ее помещения украшали стенды «Профсоюзы — высшая школа коммунизма», наглядно показывавший роль профсоюзов, отражавший работу лучших судовых организаций, «Моряки в борьбе за коммунистический труд» и прочие подобные.

Оживленно прошли несколько вечеров, в том числе посвященные международному Дню молодежи, встречи с камчатскими поэтами, День рыбака, празднование 225-летия Петропавловска.

В марте 1965 г. коллектив самодеятельности КУМФ занял третье место в городском смотре талантов. В сентябре в пароходстве был создан эстрадный оркестр, работали различные кружки: хореографический, художественного чтения, вокальный. В среднем, в состав творческих коллективов входили 60 участников, но коллективы не были постоянными, так как моряки уходили в рейсы. Основанная при культбазе любительская киностудия выпустила свой первый сборник «Моряки Камчатки в последнем году семилетки» [71, л. 37].

1966

16 января в порту Потти принят теплоход «Диксон» [72, л. 264].

30 января поступила аварийная телеграмма от Приморьрыбпрома о том, что у мыса Мирия терпит бедствие учебный пароход «Вертикаль». К нему направился теплоход «Хатангалес» (капитан М. Г. Жидков). Он пошел к аварийному судну вечером 31 января. При сильном волнении и ветре, в непосредственной близости от берега пароходу передали 170 т угля и 35 т воды. «Хатангалес» получил повреждение корпуса, но спасательная операция увенчалась успехом [73, л. 123].

20 февраля в результате жестокого урагана при сильном обледенении в Северо-Курильске опрокинулись и затонули четыре сейнера. Для их подъема направлена партия ЭО АСПТР в составе 13 чел. В сложных зимних условиях она подняла все суда за 32 суток. Особенно отличились водолазы А. Д. Рюмкин, А. П. Салов, С. В. Емельянчик, мастер аварийно-спасательных и подъемных работ А. В. Грушев, главный инженер отряда, он же начальник партии В. Н. Зорбиди [72, л. 5, 26].

13 апреля на теплоходе «Усть-Камчатск» во время стоянки в Усть-Камчатке под грузовыми операциями на вахте второго механика в результате нарушения Правил технической эксплуатации из вспомогательного котла была упущена вода. При осмотре топки обнаружилось, что все водогрейные

трубки сгорели, элементы котла, соприкасавшиеся с пламенем, деформировались. Котел восстановлению не подлежал [73, л. 140].

27 мая в состав КУМФ принят танкер «Башкирнефть» [73, л. 129].

11 июня в связи с большим износом и нецелесообразностью капитального ремонта списан пароход «Вага» [74, л. 108].

18 июня по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за первый квартал 1966 г. переходящий вымпел Совета Министров СССР и ВЦСПС и первую премию получил теплоход «Николаевск», переходящий вымпел ММФ СССР и ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота и вторую премию — теплоход «Олюторка» [73, л. 82].

9 июля с целью улучшения руководства работой предприятий КУМФ для рассмотрения основных вопросов их деятельности создан Совет КУМФ, председатель главный инженер Г. В. Бушин [73, л. 34].

10 августа по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за второй квартал 1966 г. второй премией 2 225 руб. поощрен экипаж теплохода «Петропавловск» (капитан В. Н. Смирнов) [74, л. 163].

19 августа во время арктического рейса начальник радиостанции теплохода «Леналес» передал телеграмму «с недозволенным текстом», чем нарушил Правила радиосвязи ММФ СССР. Вот что 24 сентября он писал в объяснительной записке: «Когда судно теплоход “Леналес” находилось в водах реки Колымы, мною была передана радиограмма следующего содержания: “Фирма лопнула, срочно продавай акции. Мадам Вонг”... Вечером ко мне зашла [пассажирка], но не знала, что написать, и попросила меня написать за нее что-нибудь в шутовском тоне... Никакого внутреннего смысла эту радиограмму не вкладывал».

Виновник отделался выговором [74, л. 49, 52].

2 сентября со второго механика теплохода «Усть-Камчатск» удержана треть должностного оклада в счет частичного возмещения причиненного ущерба: из-за плохой работы рефрижераторной установки испортились 50 кг баранины на сумму 90 руб. [74, л. 122].

21 сентября введена в действие «Методика разработки судовыми экипажами технической документации по переводу транспортных судов на новую систему технического обслуживания». В ее основу положено составление по каждой серии судов типовых графиков проведения планово-предупредительных ремонтов (ППР) оборудования, выполнение всего объема работ, включенных в график, во время выполнения рейса и при стоянке в портах во время грузоопераций [74, л. 87].

24 октября из-за невозможности использовать зимой на побережье Камчатки, теплоходы «Термез», «Луга», «Остров», «Мусоргский» и «Сергей Тюленин» решено выставить на перевозки между Приморьем и портами Японии с ноября 1966 по май 1967 г. [74, л. 38].

30 октября при ревизии агентства «Трансфлот» установлен подлог со стороны старшего бухгалтера на 2 500 руб. Бухгалтер арестована, ей предъявлен иск на сумму ущерба, начальнику агентства объявлен строгий выговор, ревизор премирован суммой в 50 руб. [74, л. 77—79].

19 декабря выплачена премия 3 065 руб. участникам проектирования и внедрения механизированных люковых закрытий и замены главного и вспомогательного двигателей на теплоходе «Луга». Эти меры дали годовой экономический эффект 33 тыс. руб. [75, л. 57].

28 декабря создана группа по подготовке предприятий КУМФ к переходу на новую систему планирования, руководитель главный экономист управления А. А. Пекер. Переход во исполнение решения ММФ СССР ожидался в первом полугодии 1967 г. [75, л. 69].

План на 1966 г. включал доставку 1 278 тыс. т грузов и 886 тыс. пассажиров. Фактически перевезено 1 288,8 тыс. т и 939,6 тыс. чел. [70, л. 3].

В конце 1966 г. КУМФ насчитывало 43 судна общей грузоподъемностью 85 150 сухогрузных и 3 400 наливных тонн. Самоходный флот включал: грузопассажирские «Петропавловск», «Углегорск» и «Николаевск»; сухогрузные пароходы «Вычегда», «Амдерма», «Енисейск», «Миргород», «Пинск», «Якутск»; сухогрузные теплоходы «Соболево», «Карелиялес», «Кировсклес», «Камчатсклес», «Байкаллес», «Ковдалес», «Зялес», «Леналес», «Хатангалес», «Олюторка», «Диксон», «Кодино», «Иван Тургенев», «Лев Толстой», «Салтыков-Щедрин», «Глеб Успенский», «Термез», «Усть-Большерецк», «Усть-Камчатск», «Усть-Тигиль», «Аральск», «Бородин», «Гдов», «Луга», «Мусоргский», «Остров», «Сергей Тюленин»; танкеры «Озерное», «Уфа», «Башкирнефть»; буксиры «Изыльметьев», «Сахалинец». Несамостоятельный флот составляли лихтеры «Уда» и «Яуза» [76, л. 2, 4—6].

Прибыль от работы флота достигла 6 033 млн руб. вместо 5 497 млн по плану [70, л. 76].

В 1966 г. в состав КУМФ входили: 1. Управление флота — 248 чел. 2. Транспортный флот — 1 941 чел. 3. ПМТП — 2 221 чел. 4. Усть-Камчатский порт — 1 116 чел. 5. Судоремонтные мастерские — 501 чел. 6. ЭО АСТПР — 116 чел. 7. Контора «Торгмортранс» — 293 чел. 8. ВОХР — 127 чел. 9. Служба материально-технического обеспечения — 50 чел. 10. Агентство «Трансфлот» — 9 чел. Стоимость основных фондов КУМФ на конец 1966 г. составляла 117,6 млн руб. [70, л. 28 об.].

Общее количество работников КУМФ на 31 декабря 1966 г. составляло 6 622 чел., из них 1 704 женщины, 829 членов и 80 кандидатов в члены КПСС, 1 131 члена ВЛКСМ. Инженерно-технический персонал включал 1 272 чел., в том числе 254 с высшим и 680 со средним специальным образованием, а также 338 практиков. Служащих насчитывалось 680 чел., рабочих — 4 227 чел., из них 1 280 рядового плавсостава. В ПМТП трудились 1 524 рабочих

[77, л. 2—6]. За год приняли 2 445 и уволили 2 100 чел. «Основные статьи увольнения: собственное желание и перевод. Основные причины: отсутствие жилплощади, неудовлетворенность зарплатой и трудные камчатские условия».

Лучшими капитанами пароходства 1966 г. являлись: Г. Н. Клепиков («Николаевск»), за большие заслуги в деле развития морского транспорта на Камчатке и успешную работу на этом судне удостоенный звания Героя Социалистического Труда, Г. Н. Гусев («Зеялес»), награжденный орденом Трудового Красного Знамени, С. С. Чумак («Кодино»), один из старейших и опытнейших капитанов пароходства, получивший орден «Знак Почета» [78, л. 31—32].

Кадры заграничного плавания по состоянию на 1 января 1966 г. насчитывали 1 018 чел., в том числе 499 комсостава. К 31 декабря 1966 г. группа заграничного плавания включала 20 судов, в том числе 12 наиболее современных лесовозов финской постройки. За год порты Японии посетили: «Кировсклес» — два, «Термез» — десять, «Остров» — семь, «Луга» — четыре раза. В Стране восходящего солнца побывали 899 моряков [78, л. 24—29].

«Экспедиция» успешно справлялась с возложенными на нее задачами. За навигацию 1966 г. она обработала 31,2 тыс. т. Население, местная промышленность, торговля в КНО были обеспечены на зиму необходимыми товарами и материалами. Совет КУМФ решил, что для улучшения работы необходимо назначить освобожденного начальника экспедиции, начать в пунктах округа строительство жилья.

На повестку дня встал вопрос о выделении экспедиции в самостоятельное подразделение ПМТП [79, л. 19—22].

В августе 1966 г. было организовано машиносчетное бюро. Оно полностью механизировало составление ведомостей по зарплате [70, л. 26].

1967

18 января завершен строительством и введен в эксплуатацию центральный склад ЦС-1 службы материально-технического обеспечения в бухте Бабия [80, л. 180].

21 января для улучшения знания английского языка в КУМФ организована комиссия по приему экзаменов у командного состава судов и работников управления [80, л. 169].

23 января создана база резерва плавсостава. Практика работы подменного экипажа показала, что его силами охватить все стоящие в Петропавловске суда КУМФ и других пароходств для подмены моряков, чтобы они могли отгулять накопленные выходные дни, а также для производства ремонтных работ не представлялось возможным. Теперь в базе резерва плавсостава предусматривались: подменный экипаж, вновь создаваемые сменные экипажи с выходом в рейс, ремонтные бригады и платный резерв плавсостава. Капитаны судов при стоянке в Петропавловске должны были обязательно

предоставлять морякам выходные, максимально используя возможности базы резерва плавсостава [80, л. 165—166].

6 февраля после постройки в Финляндии на верфи Уусикаупунки принят на баланс КУМФ теплоход «Мирный» [80, л. 139].

9 февраля на пароходе «Миргород», стоявшем в доке судоремонтного завода в Советской Гавани, произошел пожар. Уничтожены красный уголок и несколько кают с убытком 5 415 руб. [80, л. 96].

16 февраля объявлено о создании на базе КУМФ Камчатского морского пароходства (КМП), автономного по отношению к Дальневосточному морскому пароходству [80, л. 133].

5 марта старший механик морского буксира «Сахалинец», осматривая паровую рулевую машину на ходу судна, решил подогнуть трубку смазки. В это время произошла перекладка руля, левая кисть старшего механика оказалась прижата к станине машины, была раздроблена. В больнице пришлось ампутировать второй и третий пальцы [81, л. 3].

17 марта на базе расформированного подменного экипажа организованы подменные бригады по специальностям. Руководство ими возложено на Н. Н. Колесниченко. Анализ деятельности экипажа, созданного в октябре 1964 г., показал, что лучшей формой подмены плавсостава при стоянках судов в Петропавловске оказалась замена экипажа не целиком, а отдельными бригадами по специальностям [80, л. 59].

14 июля пароход «Амдерма» на Восточной Камчатке столкнулся с японской рыболовной шхуной, получившей пробоину ниже ватерлинии. В сопровождении «Амдермы» шхуна пришла в Северо-Курильск, где ей произвели аварийный ремонт, на который затратили 1 400 руб. [81, л. 73].

20 июля объявлен субботник по благоустройству территории, принадлежащей управлению пароходства и его жилому массиву, «в связи с приближающейся торжественной датой — вручением Камчатской области ордена Ленина» [82, л. 68].

12 августа судоремонтные мастерские пароходства преобразованы в судоремонтный завод. Руководство предприятия: директор И. Ф. Усок, главный инженер Ф. Ф. Ризов, заместитель директора А. С. Малясов, главный механик Л. Ф. Братков, начальник отдела технического контроля М. К. Денисюк [83, л. 20, 116, 144].

26 августа начался перевод предприятий КМП на пятидневную неделю с двумя выходными днями. Новый график работы для ПМТП, судоремонтного завода, управления КМП и других организаций вводился в действие с 4 сентября [83, л. 203].

31 августа завершился начавшийся 1 июля общественный смотр техники безопасности и противопожарной техники на судах и предприятиях КМП. Первое место по итогам конкурса занял экипаж теплохода «Николаевск»,

второе — моряки «Сергея Тюленина», третье — экипаж «Петропавловска» [83, л. 127].

12 сентября изменено наименование конторы «Торгмортранс». Теперь она именовалась «Контора торговли и продовольственного снабжения “Торгмортранс” Камчатского морского пароходства ММФ СССР» [83, л. 186].

1 октября создана централизованная бухгалтерия КМП на базе существующей. Туда переведены бухгалтеры агентства «Трансфлот» и отряда ВОХР. Главным бухгалтером КМП назначен П. Н. Фураев [83, л. 172].

13 октября в 20.00 после постройки в Финляндии на верфи Уусикаупунки принят на баланс КМП теплоход «Палана» [83, л. 139].

30 октября стало известно, что по итогам Всесоюзного соцсоревнования за третий квартал 1967 г. переходящий выпел ММФ СССР и ЦК профсоюзов за рабочих морского и речного флота и третью премию получил экипаж теплохода «Николаевск» [83, л. 114].

27 октября решением баскомфлота по итогам внутрибассейнового социалистического соревнования за третий квартал 1967 г. присуждены переходящие Красные знамена КМП и баскомфлота, а также денежные премии. Первое место занял пароход «Амдерма» (капитан М. Г. Жидков), второе — теплоход «Вага» (капитан М. А. Красна), третье — теплоход «Карелиялес» (капитан Б. М. Ваганов) [83, л. 10].

19 ноября пароход «Енисейск» (капитан В. Г. Ярославцев) прибыл в балласте во Владивосток. Сильным ветром его навалило левым бортом на штевень парохода «Михаил Фрунзе». «Енисейск», получивший большую пробоину выше ватерлинии, поставлен на ремонт. Причиной аварии объявлен «форс-мажор» [83, л. 17].

8 декабря издан приказ по пароходству № 145, в котором обозначены важнейшие задачи на следующий год. Одной из них названо увеличение вывоза леса из Усть-Камчатска как на внутренний рынок, так и на экспорт, в Японию [84, л. 24].

За 1967 г. суда КМП перевезли 1 530 100 т, в том числе 128 018 т на экспорт, и 1 096 тыс. пассажиров, из них 1 065 тыс. (то есть 97,2 %) портовым флотом [85, л. 1—2; 86, л. 22].

По состоянию на 31 декабря 1967 г. КМП насчитывало 50 судов, в том числе новый, еще достраивавшийся, теплоход «Чажма», теплоходы «Камчатский комсомолец», «Кодино», «Красноярск», танкер «Ногинск». Ветеран флота — пароход «Вычегда» готовился к списанию [85, л. 45—46].

В течение 1966—1969 гг. пароходство должно было перевести все суда на двухлетний период эксплуатации между заводскими ремонтами. К 1 июля 1967 г. полностью была подготовлена документация только по двум проектам судов: теплоходам типа «Котласлес» и «Соболево», всего 13 шт. Началось составление документов на теплоходы типа «Тарту». Это проводилось в рам-

ках внедрения на всех предприятиях страны новой системы планирования и экономического стимулирования. Ее основные положения озвучил Первый секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев на сентябрьском пленуме ЦК КПСС 1965 г. и детализировал Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин в докладе «Об улучшении управления промышленностью, совершенствования планирования и усиления экономического стимулирования промышленного производства» от 27 сентября 1965 г. [83, л. 50, 67].

В 1967 г. произошло 136 случаев производственного травматизма, в том числе два, завершившихся смертью пострадавших. Наиболее неблагоприятно с травматизмом обстояло в ПМТП, где произошло 72 несчастных случая, в том числе один смертельный [84, л. 24].

Профилактическую работу вели внештатные инженеры по технике безопасности, среди которых отличались старшие механики М. Д. Иванов, П. Н. Пинчуков. Контролировала состояние дел в области охраны труда комиссия комитета плавсостава под руководством капитана-наставника А. Л. Срибного. На каждом судне были избраны по два общественных инспектора по охране труда [87, л. 25].

Безопасные приемы и методы работы пропагандировались вывешиванием наглядной агитации, проведением бесед, показом кинофильмов, выпуском «фотообвинений». Состоялся двухмесячный смотр по технике безопасности и противопожарной технике. Особенно хорошо он прошел на «Николаевске», «Петропавловске», «Камчатсклесе», «Карелиялесе» и «Пинске» [87, л. 26—27].

КМП объединяло семь береговых предприятий с общей численностью 4 891 чел. Больше всех трудилось в Петропавловском морском торговом порту — 2 230 чел. Из всех предприятий наибольший некомплект имелся в Усть-Камчатском порту — 69 портовых рабочих и рядового плавсостава портофлота [88, л. 2].

В ходе социалистического соревнования «в честь 50-летия Советской власти» 60 работников береговых предприятий парохозяйства были поощрены ММФ СССР. Пятнадцать из них наградили знаками «Почетный работник ММФ СССР», пятерых — именными часами, 40 — Почетными грамотами [88, л. 1].

В течение 1967 г. агентство «Трансфлот» обслужило 960 судов, в том числе 525 — КМП, 367 — ДВМП. План агентирования был выполнен на 114,3 % [88, л. 43].

В плавсоставе учениками матросов работали несколько семнадцатилетних подростков. Их приняли в порядке исключения, по личной просьбе и ходатайству общественных организаций, исходя из семейных обстоятельств. Зачисление на флот одобрил комитет плавсостава, администрации судов и судовые комитеты, взявшие ребят под наблюдение [87, л. 23].

1968

1 января КМП переведено на новые условия хозяйствования [89, л. 131].

9 января на плавмастерской «Ремонтная-2» завода КМП, стоявшей в акватории ПМТП, произошел пожар. Вахтенные самостоятельно потушить огонь не смогли. Это сделали пожарные команды города и ВОХР пароходства. Убыток составил 11 824 руб. [89, л. 18, 212].

10 января премиями в размере 20 руб. награждены участники Первой областной выставки достижений изобретателей и рационализаторов, состоявшейся в Петропавловске в октябре 1967 г. За активное участие в ее организации КМП получило поощрительную премию в сумме 100 руб. За изготовление экспонатов выставки, а также за оборудование на выставке стендов пароходства и его хозяйств поощрялись О. С. Ильина-Борзова и В. Г. Грудень — инженеры технического отдела, С. П. Шипиловская — техник конструкторского бюро, портовые инженеры Г. С. Терехова и Ю. Н. Белявский [89, л. 33].

17 января утром из-за скопления большого количества снега провалилась крыша склада № 3 в бухте Бабия. Ввиду невозможности производить выгрузку в Петропавловске из-за сильного снегопада объявлен запрет на перевозки по направлению Усть-Камчатск — Петропавловск. Запрет действовал до 27 января [89, л. 29, 153].

1 февраля сроком по 31 марта объявлен общественный смотр противопожарного состояния на всех береговых объектах и судах КМП. Он посвящался 50-летию советской пожарной охраны: 17 апреля 1968 г. исполнялось 50 лет со дня подписания В. И. Лениным декрета «Об организации государственных мер борьбы с огнем». Победителями смотра стали теплоходы «Николаевск», «Олоторка», «Хатангалес», «Ковдалес», управление «Торгмортранс» [89, л. 45, 181].

18 февраля сел на мель в бухте Русской пароход «Миргород». На помощь подошел теплоход «Гидростат», но не смог завести буксир. 19 февраля прибыл спасатель «Зевс». При заводке буксирный конец наматался на винт парохода, его машина остановилась. Утром корму оторвали от грунта, но под действием сильного ветра ее начало бить о камни, корпус парохода стал заполняться забортной водой. 21 февраля после ликвидации течи «Зевс» привел пароход в Петропавловск. Днище «Миргорода» было сильно повреждено по всей длине [89, л. 149—151].

19 марта при следовании парохода «Енисейск» из Озерной в Петропавловск в штормовых условиях вышла из строя главная машина. Судно начало дрейфовать в направлении мыса Сивучьего. Благодаря хорошей выучке менее чем через три часа силами машинной команды отказ был ликвидирован, и судно своим ходом пришло в Петропавловск. Благодарности за «умелые действия, позволившие в штормовую погоду устранить неисправность», удостоены старший механик В. Н. Чернявский, второй механик А. А. Евсеев, ма-

шинисты Н. В. Трифионов и Н. М. Демченко, четвертый механик П. И. Коротков, токарь А. В. Сальников [89, л. 185].

9 апреля назначена комиссия по приему из постройки на Керченском заводе «Залив» танкера «Ногинск» [89, л. 192].

27 апреля начались областные соревнования ДОСААФ на личное и командное первенство радистов. Команда радиоцентра КМП в составе А. Б. Мальчевской (капитан), В. В. Комкина, А. В. Алексевнина и В. А. Березина заняла второе место. В личном зачете среди женщин области первое место завоевала Б. А. Мальчевская. Ей вручен золотой жетон. Первое место среди мужчин и два золотых жетона завоевал В. В. Комкин [90, л. 11].

30 апреля по итогам внутривосемьдесятиметрового соревнования за первый квартал 1968 г. между судами КМП первое место занял экипаж теплохода «Гдов» (капитан Г. И. Никифоров), получивший переходящее Красное знамя и премию в 500 руб. Второе место завоевал экипаж теплохода «Кодино» (капитан С. С. Чумак) — переходящий вымпел и 300 руб., третье место — экипаж теплохода «Термез» (капитан Б. М. Лисеев) — премия 200 руб. [89, л. 239].

2 мая в 17.00 принят на баланс с момента поднятия Государственного флага СССР после постройки судна на верфи Уусикаупунки в Финляндии теплоход «Чажма» [90, л. 7].

13 мая началась подготовка технической документации на списание и разделку на металл лом парохода «Вычегда» [90, л. 15].

1 июня для всех членов экипажей морских судов транспортного флота, кроме кочегаров пароходов, сжигающих твердое топливо, на период эксплуатации судов устанавливался единый восьмичасовой график вахт и судовых работ. Теперь морякам, взамен предоставления дополнительных дней отдыха сверх установленной продолжительности рабочего дня, выплачивалась надбавка. Капитаны, старшие механики, старшие электромеханики и первые помощники капитанов получали 10 % должностного оклада, остальные члены экипажа (кроме судовых медиков) — 20 % [90, л. 55].

12 июля объявлено решение коллегии ММФ СССР и Президиума ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за первый квартал 1968 г. коллективу КМП присуждена третья денежная премия 6 800 руб. [90, л. 117].

22 июля создан «орган технической информации» в составе технического отдела пароходства. В штат отдела введена должность старшего инженера по технической информации [90, л. 152].

1 августа начался смотр по экономии и бережливости. «Экономия и бережливость всех средств по содержанию флота является одним из важнейших условий повышения рентабельной работы и обеспечения годового плана прибыли пароходства». Газета «Моряк Камчатки» (главный редактор П. Я. Сидельников) регулярно освещала ход смотра [90, л. 175].

27 августа в Туапсе командирована сборная команда КМП из 19 чел. для участия в Третьей объединенной спартакиаде ММФ [90, л. 211].

1 сентября в составе службы перевозок и движения флота создан отдел оперативного планирования, учета и анализа работы флота [77, л. 1].

19 сентября постановлением комитета ВЛКСМ пароходства звания «Комсомольско-молодежный экипаж» присвоены 18 теплоходам: «Байкаллес», «Вага», «Диксон», «Зеялес», «Камчатлес», «Карелиялес», «Кировсклес», «Ковдалес», «Кодино», «Николаевск», «Олюторка», «Петропавловск», «Лев Толстой», «Соболево», «Термез», «Усть-Камчатск», «Углегорск», «Хатангалес» [77, л. 22]. На «Хатангалес» первым помощником капитана трудился легендарный подводник Герой Советского Союза Н. А. Лунин [91, л. 32].

11 октября во время стоянки парохода «Вычегда» в Петропавловске в котле разорвалась жаровая труба. От горячей воды и пара получили ожоги старший и третий механики. Последний, несмотря на все принятые в больнице меры, скончался. Причина аварии: перегрев металла вследствие нарушения правил эксплуатации [87, л. 92].

20 ноября назначено «под личную ответственность начальников служб и отделов управления пароходства» обследование всех работников управления КМП «на гипертонию» [91, л. 39].

14 декабря заместитель начальника пароходства по мореплаванию Ф. М. Светлов назначен руководителем операции по перегону парома «Капитан Беляев» из Ленинграда до порта Гибралтар [87, л. 154].

В 1968 г. суда КМП перевезли 1 600,2 тыс. т грузов и 1 182 тыс. пассажиров. Пароходство получило 11 748 тыс. руб. прибыли при плане 13 737 тыс. руб. [92, л. 22].

Флот пополнился четырьмя новыми судами: «Чажма», «Камчатский комсомолец», «Краснояск», «Ногинск».

Список флота включал 51 позицию [86, л. 16]:

— три грузопассажирских судна: «Николаевск», «Петропавловск», «Углегорск»;

— шесть пароходов: «Амдерма», «Енисейск», «Миргород», «Пинск», «Вычегда»;

— 38 теплоходов: «Байкаллес», «Камчатсклес», «Карелиялес», «Кировсклес», «Ковдалес», «Зеялес», «Леналес», «Хатангалес», «Диксон», «Кодино», «Мирный», «Олюторка», «Вага», «Палана», «Чажма», «Камчатский комсомолец», «Краснояск», «Соболево», «Якутск», «Лев Толстой», «Иван Тургенев», «Углегорск», «Сальтыков-Щедрин», «Аральск», «Бородин», «Гдов», «Луга», «Мусоргский», «Остров», «Сергей Тюленин», «Термез», «Усть-Большереец», «Усть-Камчатск», «Усть-Тигиль»;

— два лихтера: «Уда» и «Яуза»;

— четыре танкера: «Башкирнефть», «Уфа», «Озерное», «Ногинск»;

— два морских буксира: «Сахалинец» и «Изыльметьев»;

— одна нефтеналивная баржа ННБ-500.

По состоянию на 31 декабря 1968 г. в КМП работали 7 233 чел., из них 987 членов и 100 кандидатов в члены КПСС, 1 144 комсомольца [93, л. 4].

1968 г. проходил под лозунгами достойной встречи столетия со дня рождения «основателя Советского государства» В. И. Ленина и пятидесятилетия ВЛКСМ. Инициаторами социалистического соревнования между судами КМП по этому поводу явились: теплоходы «Хатангалес» (капитан Г. Н. Поляков) и «Сергей Тюленин» (капитан В. Г. Самохин), пароход «Пинск» (капитан О. И. Волдинер). Почин был одобрен руководством и парткомом, доведен до сведения всех экипажей и широко освещался в печати [93, л. 6].

Победителем стал экипаж «Хатангалеса». За успехи его наградили почетным вымпелом ЦК ВЛКСМ и почетной грамотой руководства, парткома и баскомфлота пароходства. Саму комсомольскую организацию пароходства «за хорошие трудовые дела» наградили в честь юбилея Красным знаменем обкома ВЛКСМ, оставленным ей на вечное хранение [93, л. 10].

«Лучшими людьми флота» в 1968 г. названы капитан теплохода «Хатангалес» Г. Н. Поляков, старший механик теплохода «Вага» И. И. Михайловский, матрос теплохода «Карелиялес» П. И. Пинчуков, буфетчица теплохода «Кировсклес» Л. Ф. Куликова, боцман теплохода «Олюторка» Н. И. Долбнев.

Знаком «Почетный работник ММФ СССР» награжден капитан теплохода «Соболево» Л. П. Шарлай. Почетными грамотами ММФ СССР и Камчатского обкома КПСС поощрены 13 моряков, шестеро получили звание «Лучший по профессии ММФ».

В течение двадцати лет (1949—1968 гг.) структуры, руководившие работой морского торгового флота в Камчатском бассейне, пятикратно меняли названия, состав и подчиненность. Ими были:

— самостоятельное Камчатско-Чукотское государственное морское пароходство;

— Камчатско-Чукотское государственное морское пароходство в составе Дальневосточного объединенного пароходства;

— Камчатское государственное морское пароходство в составе Дальневосточного объединенного пароходства;

— Камчатское управление Морского флота Дальневосточного морского пароходства;

— самостоятельное Камчатское морское пароходство.

Эти структуры внесли огромный вклад в экономическое и социальное развитие Камчатской области. Суда морского торгового флота стали основным перевозчиком народно-хозяйственных грузов в бассейне. За этот период были отработаны принципы организации доставки грузов морем и по рекам, создан второй морской торговый порт в Усть-Камчатке, развернута

собственная сеть подготовки кадров. Для закрепления специалистов и преодоления традиционно высокой для Камчатки текучести кадров получили развитие жилищное и социально-бытовое строительство.

Существенно изменилась техническая база парохозяйства: суммарная грузоподъемность его судов выросла с 18 140 т в 1949 г. до 88 500 т в 1966 г. (то есть почти в пять раз). Устаревшие неэкономичные паровые суда были в большинстве заменены теплоходами, более пригодными для работы в условиях рейдовых разгрузок на необорудованном побережье. Для обслуживания флота налажена судоремонтная база: вначале в виде маломощных мастерских, затем — специализированного судоремонтного завода, организована аварийно-спасательная и судоподъемная техническая служба.

Все это позволило обеспечить рентабельную работу торгового флота, действовавшего в исключительно тяжелых навигационных условиях.

ИСТОЧНИКИ

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

2. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 702.

3. ГАКО. Ф. 523. Оп. 1. Д. 7.

4. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 1246.

5. ГАКО. Ф. 523. Оп. 1. Д. 6.

6. Там же. Д. 14.

7. Там же. Д. 9.

8. Там же. Д. 19.

9. Там же. Д. 26.

10. Там же. Д. 32.

11. Там же. Д. 20.

12. Там же. Д. 60.

13. Там же. Д. 57.

14. Там же. Д. 59.

15. Там же. Д. 94.

16. Там же. Д. 99.

17. Там же. Д. 144.

18. Там же. Д. 198.

19. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 1680.

20. ГАКО. Ф. 523. Оп. 1. Д. 141.

21. Там же. Д. 212.

22. Там же. Д. 955.

23. Там же. Д. 260.

24. Там же. Д. 261.

25. Там же. Д. 315.

26. ГАКО. Ф. 523. Оп. 1. Д. 311.
27. Там же. Д. 310.
28. Там же. Д. 326.
29. Там же. Д. 385.
30. Там же. Д. 382.
31. Там же. Д. 383.
32. Камчатский моряк. — 1957. — 25 июля.
33. ГАКО. Ф. 523. Оп. 1. Д. 959.
34. Там же. Д. 444.
35. Там же. Д. 504.
36. Там же. Д. 445.
37. Там же. Д. 24.
38. Там же. Д. 501.
39. Там же. Д. 557.
40. Там же. Д. 1169.
41. Там же. Д. 970.
42. Там же. Д. 971а.
43. Там же. Д. 507.
44. Там же. Д. 511.
45. Там же. Д. 561.
46. Там же. Д. 966.
47. Там же. Д. 1164.
48. Камчатский моряк. — 1960. — 22 дек.
49. ГАКО. Ф. 523. Оп. 1. Д. 997а.
50. Там же. Д. 971.
51. Там же. Д. 1165.
52. Там же. Д. 1166.
53. Там же. Д. 1167.
54. Там же. Д. 1168.
55. Там же. Д. 1171.
56. Там же. Д. 1170.
57. Там же. Д. 1179.
58. Там же. Д. 1170а.
59. Там же. Д. 1193а.
60. Там же. Д. 1173.
61. Там же. Д. 1193.
62. Там же. Д. 1193б.
63. Там же. Д. 1194.
64. Там же. Д. 1195б.
65. Там же. Д. 1392.
66. Там же. Д. 1194а.
67. Там же. Д. 1391.
68. Там же. Д. 1207.
69. Там же. Д. 1393.
70. Там же. Д. 1629.

71. ГАКО. Ф. 523. Оп. 1. Д. 1413.
72. Там же. Д. 1617.
73. Там же. Д. 1618.
74. Там же. Д. 1619.
75. Там же. Д. 1620.
76. Там же. Д. 1627.
77. Там же. Д. 1702.
78. Там же. Д. 1656.
79. Там же. Д. 1690.
80. Там же. Д. 1657.
81. Там же. Д. 1658.
82. Там же. Д. 1394.
83. Там же. Д. 1659.
84. Там же. Д. 1667.
85. Там же. Д. 1665.
86. Там же. Д. 1733.
87. Там же. Д. 1673.
88. Там же. Д. 1688.
89. Там же. Д. 1700.
90. Там же. Д. 1701.
91. Там же. Д. 1704.
92. Там же. Д. 1706.
93. Там же. Д. 1731.