

или три: один на охотском берегу или западной Камчатке, остальные — на юге и на севере восточной Камчатки.

Предложения Шеина получили одобрение. Правление АКО поручило своему пушно-снабженческому отделу «срочно проработать вопрос о системе снабжения Камчатки и охотского побережья», о чем доложить ему в середине ноября 1927 г. Результаты этой «проработки» появились к назначенному сроку. 19 ноября 1927 г. к началу навигации 1928 г. было намечено купить две парусно-моторные шхуны «с водоизмещением, приблизительно, первой — в 500—550 тонн для обслуживания факторий восточного побережья Камчатки, и второй — тонн на 650—700 — для обслуживания побережья Охотского моря».

На следующий день — 20 ноября 1927 г. — АКО обсуждало «Проект системы снабжения факторий в 1928—1929 гг.». В целях ее улучшения была принята идея Шеина, заключавшаяся в необходимости организации основного склада во Владивостоке, на котором следовало накапливать все товары. Здесь же подтверждалось место постройки вспомогательных складов, также озвученное Шеиным. Развозить с них товары по факториям должны были две запланированные покупкой парусно-моторные шхуны, каждая из которых закреплялась за определенным складом.

Пушно-снабженческому и транспортному отделам поручалось «еще раз подробно проработать вопрос о грузоподъемности, осадке и конструкции приобретаемых шхун, имея в виду специфические особенности плавания по Охотскому и Беринговому морьям». Окончательный проект предлагалось представить не позднее 29 ноября 1927 г.

Для приобретения судов в США откомандировывался член правления АКО В. Л. Бурьгин. Результаты своей работы он доложил 17 января 1928 г.: «Сегодня осмотрел шхуну постройки 1918 г.: деревянная, трехмачтовая, мотор 300 сил, тоннаж чистый 700 тонн, имеется 20 коек матросов, 10 администрации, небольшой магазин. Ход 8 миль, имеется парусное снаряжение, электричество, лебедки, подводная часть железным деревом, нос обшит сталью, нет радио. Просят 65 000 долларов, дешевле не отдадут... Мое впечатление от этой шхуны хорошее». Правление согласилось на приобретение судна, предложив Бурьгину произвести его ремонт и освидетельствование, а также установить радиостанцию.

В конце января 1928 г. правление АКО поручило транспортно-складскому отделу укомплектовать купленные суда администрацией и экипажами. Теплоход «Алекс» получил название «Охотск», шхуна «Чарльз Бровер» стала именоваться «Чукоткой».

Во время нахождения в США Бурьгин напомнил Амторгу о необходимости заготовки всех требующихся товаров и отгрузки их на приобретенных судах не позднее середины апреля 1928 г. На этот же срок выхода шхун рассчитывало и правление АКО. Однако 3 апреля, за неделю до назначенного отхода судов в СССР, в главную контору общества пришло сообщение Амторга об отсрочке им выполнения заказов до мая. Это могло нарушить ход подготовки к первому промышленному сезону. Сложившиеся обстоятельства потребовали принятия экстренных решений.

7 апреля 1928 г. АКО обращалось к Амторгу с просьбой «принять самые энергичные меры к усилению заготовки товаров, перенеся их на западное побережье», то есть в районы США, примыкающие к пункту отправления. Это могло ускорить выход судов. Кроме этого, вместо Владивостока они теперь должны были следовать в Петропавловск. Транспортному отделу ставилась задача снарядить суда в рейс и предупредить Амторг о тщательной подготовке их механизмов и оборудования к долгому плаванию, «имея в виду невозможность ремонта и пополнения в Петропавловске».

В Петропавловске пушно-снабженческому и транспортному отделам следовало организовать встречу «Охотска» и «Чукотки» доставленными туда советскими командами с тем, чтобы по их прибытии можно было немедленно приступить к переоборудованию и приспособлению судов к местным условиям. Здесь к этому времени следовало сосредоточить все необходимое для их погрузки, «обеспечить наиболее полную сортировку товаров, прибывших в Петропавловск из Владивостока, заранее подготовив и складочные помещения...».

В процессе передачи судов от Амторга в АКО отмечались недостатки, о которых в ноябре 1928 г. сообщал член правления О. Х. Кантер: «... такая передача судов, которая практиковалась Амторгом, совершенно ненормальная. Когда “Охотск” прибыл в Петропавловск, многие инструменты расходились по рукам нашей команды, а отчасти — и американской команды. На следующее плавание нам придется потратить много денег, чтобы пополнить судовой инвентарь. Это хищение стоит тысяч рублей».

18 апреля 1928 г. финансовый отдел докладывал правлению АКО его валютные расходы с момента образования. На покупку парохода (будущего крабokonсервного завода «Камчатка»), «Охотска» и «Чукотки» было «переведено 213 000 долларов, сумма уже уплачена продавцам и предполагается еще перерасход до 20 000 долларов, который

нужно будет покрыть в июне». За участие в покупке судов правление АКО выплатило американцу Г. Плауну 8 000 долларов комиссионного вознаграждения.

Вместимость первого судна АКО — теплохода «Охотск» — составляла 785 рег. т, его главный двигатель имел мощность 280 кВт, численность экипажа составляла 26 чел. Кроме главного, на судне стояли вспомогательные бензиновые двигатели. Его конструктивной особенностью являлось наличие высокой надстройки, занимавшей всю кормовую половину корпуса. Она придавала «Охотску» своеобразный силуэт, благодаря которому он получил прозвище «плавучий комод».

Сочетание деревянного корпуса и двигателей, работавших на легковоспламеняющемся топливе, стало причиной часто возникавших пожаров. Один из них описывает А. И. Щетинина, работавшая на судне в начале своей флотской карьеры. «Во время стоянки у завода, где на “Охотске” только что закончили ремонт, вахтенный моторист запустил вспомогательный двигатель, обеспечивавший работу генератора, и нарушил правила безопасности. Возник пожар. После удаления людей машинное отделение закрыли, судно отбуксировали на мель у южного берега бухты и затопили, для чего потребовалось прорубить деревянную обшивку борта. Пожар прекратился. Водолазы заделали отверстие в обшивке, воду откачали, и судно снова поставили к заводу на ремонт...». Пожар, случившийся летом 1930 г. в Петропавловске, сыграл в судьбе «Охотска» трагическую роль.

«Охотск» был снабжен вспомогательным парусным вооружением, порой оказывавшим существенную помощь маломощной машине и нередко выручавшим его в экстремальных ситуациях. «После долгого осеннего рейса мы снялись во Владивосток. Погода, как и следовало ожидать, была беспокойная. При штормовых северо-западных ветрах капитан решил идти под прикрытием Курильской гряды. Но острова нас мало прикрывали, качка была стремительной, и хода почти не было, а в довершение всех бед в один из штормовых дней вышел из строя главный двигатель. Повреждение оказалось серьезным. “Охотск”, находясь в районе пролива Крузенштерна, стал игрушкой волн. Об аварии сообщили во Владивосток и Петропавловск. Надежды на быструю помощь были очень относительны: в зимнем море не было ни одного судна, которое могло бы прийти нам на помощь... Поставили запасной парус, потом, после того как он порвался, — трюмный брезент...».

Второе судно АКО — парусно-моторная шхуна «Чукотка» — имело вместимость 569 рег. т, а его экипаж насчитывал 27 чел.

В конце весны 1928 г. АКО разработало первое расписание движения своих транспортов. «Охотск» выделялся для обслуживания западной Камчатки и охотского берега. Он должен был выполнить два рейса. Первый — продолжительностью в 55 суток (выход 15 июня, приход 9 августа), второй — 75 суток (с 20 августа по 2 ноября). Экипаж «Охотска» возглавлял капитан С. И. Кострубов. «Чукотка» в 1928 г. должна была работать на восточной Камчатке. Она выполнила два рейса: первый — с 19 июля по 16 сентября, второй — с 23 сентября по 28 октября (общая длительность 96 суток). Командовал шхунной опытный капитан-парусник В. М. Андржеевский.

За навигацию 1928 г. оба снабженца АКО перевезли, в общей сложности, 1 600 т грузов, что составило всего 2,3 % от общего грузооборота Камчатки за год, равного 70 000 т. За два рейса «Охотск» принял на восточно-камчатских факториях АКО 28 606 кг различной пушнины на сумму 540 022 руб. «Чукотка» собрала 210 мест пушнины и сырья. Суда заработали во фрахте 14 524 руб. Зимой 1928—1929 гг. они проехали в Петропавловске.

Результаты работы своих первых транспортов АКО оценивало в октябре 1928 г. По сообщению начальника транспортного отдела Языкова, в первую навигацию, наряду с зерном, лесом и продуктами, они перевезли много топлива для рыбокомбинатов. Часть его из-за неплотности тары испарялась или проливалась, вызывая порчу других грузов. На будущее предлагалось «этот груз выделить», то есть организовать один или два специальных «нефтепродуктовых» рейса, для чего использовать «Чукотку».

Первые суда АКО проработали недолго. «Охотск» погиб от пожара летом 1930 г. Он загорелся у пирса петропавловского порта. Огонь мог перекинуться на стоящие рядом суда и сооружения. Судно отбуксировали на рейд в район мыса Сигнального и затопили выстрелом с пограничного сторожевого корабля «Воровский». «Чукотка» летом 1931 г. должна была следовать к мысу Северному и на остров Врангеля. 1 августа 1931 г. шхуна, находившаяся на пути к острову Врангеля, была раздавлена льдами Чукотского моря. Ее экипаж во главе с капитаном Г. И. Фонаревым спасли моряки парохода АКО «Ительмен».

Хотя первые транспорты АКО прослужили недолго, они оставили существенный след как в истории общества, так и промыслового освоения Камчатки в целом. Обзаведение этими судами позволило АКО отработать на практике новую систему снабжения пунктов охотско-камчатского побережья и решить принципиальные вопросы по

комплектованию флота личным составом, его рационального использования и технического обслуживания. Помимо этого, первенцы АКОфлота стали своеобразными «морскими школами», готовившими специалистов, хорошо знавших особенности работы на камчатском побережье, со временем внесших достойный вклад в развитие дальневосточной рыбной промышленности.

КАК АКО ПОКУПАЛО ПАРОХОДЫ

Первым промысловым сезоном АКО стал 1928 г. С самого начала работы общество, ввиду отсутствия у него собственного морского флота, столкнулось с большими трудностями в доставке на полуостров промыслового снабжения, грузов, пассажиров и вывозе на материк готовой рыбной продукции. Поэтому одним из направлений его деятельности стало приобретение крупных пароходов, способных поддерживать круглогодичное сообщение Камчатки с Владивостоком, где в то время располагались его снабженческие базы и центр управления.

В навигацию 1928 г. АКО располагало всего двумя небольшими парусно-моторными судами с деревянными корпусами — теплоходом «Охотск» и шхуной «Чукотка». Их небольшая грузоподъемность даже в малой степени не покрывала быстро растущих объемов грузоперевозок.

15 октября 1928 г. АКО учредило в своем составе морской отдел, которому поручило управлять флотом, подбирать экипажи для вновь приобретаемых пароходов, организовывать их ремонт. Первым заведующим отделом был назначен Языков.

В начале февраля 1929 г. правление АКО получило от своего представителя в США Богданова известие о покупке пароходов. 11 февраля заместитель заведующего морским отделом Габышев сообщил о начавшемся наборе судовых команд, которые следовало «по времени их готовности к плаванию подготовить к отправке в Америку».

Отделу поручалось укомплектовать три экипажа в составе капитана, его старшего помощника, старшего, второго и третьего механиков, боцмана, плотника, 12 матросов и 12 кочегаров первого класса, трех машинистов и радиста. 8 февраля 1929 г. капитанами новых пароходов были назначены А. И. Дудник и П. С. Доруховский. Им установили месячные оклады в размере 250 руб. Старшими механиками судов стали К. И. Соколов, Я. И. Басай и А. Н. Гудков.

26 февраля 1929 г. АКО информировало профсоюз работников водного транспорта об условиях оплаты экипажей, отправляемых в США для приемки судов. Набранные во Владивостоке команды следовали на пароходе за счет общества. С момента посадки на судно и по день прибытия в порт назначения им выплачивались суточные из расчета основного заработка. Если команду из-за ремонта нельзя будет сразу разместить на купленном судне, то АКО обязывалось предоставить ей жилье и обеспечить питанием, при этом морякам не выплачивались так называемые «столовые» деньги (1 руб. 20 коп. в сутки на человека) и надбавки «за календарность». Во время нахождения за рубежом клад платился в валюте.

Коллективный договор АКО с профсоюзом на 1929 г. определял размер наиболее низкой ставки (первого разряда тарифной сетки) на берегу во Владивостоке в 49 руб. (для машинных и палубных учеников — в 18 руб.). Тарифная сетка имела следующие коэффициенты: матрос второго класса — 1,25, первого — 1,4, плотник — 1,55, старший механик — 3, капитан — 3,5. Столовое довольствие команды при плавании судна близ Камчатки устанавливалось равным 1 руб. 30 коп. в сутки на человека.

В США АКО приобрело серию стандартных грузовых пароходов, так называемых «Лейков»: «Лейк Элва», «Лейк Элмвуд», «Лейк Эпсфорт», «Лейк Ферлей», построенных в 1919—1920 гг. Суда, получившие названия «Тунгус», «Якут», «Ламут» и «Юкагир», имели грузоподъемность 3 100 т, длину 87,3, ширину 13,3 и осадку 7,3 м. На них стояли паровые машины мощностью 1 500 л. с., потреблявшие в час десять тонн пара, вырабатываемого двумя трехпочными огнетрубными котлами, работавшими на угле.

Часть купленных судов перегоняли команды, укомплектованные морским отделом АКО, часть — американские экипажи. Пароходы с американцами в середине лета отправились из Сиэтла во Владивосток через Хакодате.

Две отечественные команды (39 чел. на «Якут» и 38 чел. для «Ламута») выехали в Сиэтл через Японию. Некоторое время они находились в Стране Восходящего Солнца — первая в Иокогаме, вторая — в Токио.

6 мая 1929 г. Наркомат иностранных дел СССР направил в адрес АКО выписку из отчета Генерального консульства СССР в Токио о пребывании экипажей «Якута» и «Ламута» в Японии. Сотрудники консульства и торгпредства должны были следить за тем, чтобы экипажи «во время их пребывания в Японии показали дисциплинированность

и сознательность моряков советского торгового флота». Как следует из отчета, эта задача была полностью выполнена.

«Сотрудниками были организованы вечера встречи и смычки с совморьяками, были устроены экскурсии на громадную, оборудованную современными машинами писчебумажную фабрику, использовано городское общество автобусных экскурсий для осмотра Токио. В свою очередь, моряки показали себя сознательными совгражданами — никаких скандалов и пьянки, обычных для иностранных моряков, прибывающих в Японию, — не было и в помине. Поведение совморяков в Иокогаме настолько поразило владельца гостиницы, в которой обычно останавливаются матросы, что им был устроен за собственный счет банкет нашим морякам накануне их отъезда. Японские полицейские власти, обычно проявляющие излишнее внимание в отношении совграждан, на этот раз никаких придинок не чинили».

В Японии «совморяки» получили американские въездные визы и отправились в США. АКО решило сэкономить на перевозке людей и отправило команду для «Ламута» третьим классом, в то время, как обычно командированные за границу ехали вторым. 7 мая 1929 г. представитель АКО в Сиэтле — промышленный директор А. Я. Шерстобоев — получил по телеграфу постановление «валютного совещания» для ознакомления капитанов.

Совещание отказало «в выплате жалования командам во время нахождения в пути Владивосток — Сиэтл, также проживания в последнем до высадки на пароход... по причине удовлетворения продовольствием, квартирой, суточными. Последние уменьшены против сметы на 35 %». Общий расход валюты по двум судам устанавливался равным 6 509 доллара. Вряд ли подобная «экономия» на заработной плате моряков, и так занимавшей в структуре расходов одно из последних мест, была уместна. Она могла лишь стать причиной недовольства экипажей, о чем, кстати, предупреждали руководящие органы: «АКО и другим хозяйственным следует принять во внимание недопустимость халатного отношения к вопросу денежных расчетов при командировках моряков за границу, так как этот вопрос легче всего может вызвать всякого рода недоразумения...».

11 мая 1929 г. правление АКО изучало возможность отправки в Сиэтл за пароходом «Тунгус» еще одной команды. Принять «Тунгус» и укомплектовать его экипажем решили во Владивостоке.

Купленные суда начали прибывать во Владивосток в июле 1929 г. В середине месяца сюда пришли «Лейк Элва» с тридцатью американ-

цами во главе с капитаном Н. Аером, и «Лейк Элмвуд» с экипажем в составе тридцати трех человек, руководимым капитаном Л. Бенсоном.

23 июля 1929 г. владивостокская контора АКО извещала торговое представительство СССР в Токио о переводе ему 40 000 иен для оплаты проезда и выплате жалования команде парохода «Лейк Элва», собиравшейся на следующий день отправиться из Владивостока на родину. 24 июля американцы почтовым пароходом выехали в Японию.

31 июля в Нью-Йорк через Японию последовали моряки с «Лейк Элмвуда» («Юокагира»). Зарплата, суточные и проезд американцев с этого судна обошлись АКО в 12 911 долларов.

В августе 1929 г. во Владивосток прибыл «Ламут». 14 августа АКО просило торговое представительство СССР в Хакодате выдать его капитану 200 иен на расходы, связанные с заходом в этот порт.

В сентябрьском отчете АКО об использовании валютных средств за 1929 г. указывается, что за месяц расходы по покупке и перегону пяти пароходов во Владивосток выразились в сумме 51 048 долларов, что по тогдашнему курсу составляло 99 543 руб. Затраты на переход из Германии новенького рыболовного траулера «Баклан» равнялись 5 407 фунтам стерлингов, то есть 50 826 руб.

Новые пароходы сразу же включились в работу по перевозке грузов. Летом «Тунгус» под командованием А. И. Дудника ходил в Японию. 3 августа 1929 г. правление АКО обращалось к отделению торгового представительства СССР в Хакодате с просьбой о выдаче капитану судна валюты для оплаты портовых, лоцманских и прочих расходов на время пребывания судна в Японии.

Осенью «Тунгус» работал в советских водах. 3 декабря 1929 г. его команда просила морской отдел вернуть ей 1 391 руб. 54 коп., заплаченных из личных средств за продукты, которые судно не получило перед отходом в длительный рейс на Сахалин из-за отсутствия на складах. В просьбе было отказано с мотивировкой о большом заработке команды в течение плавания на погрузочно-разгрузочных работах.

В июле 1929 г. недавно прибывший «Якут» принял участие в экспедиции на находившийся в ведении АКО острове Врангеля. Здесь с июля 1926 г. пребывала экспедиция под руководством Г. А. Ушакова. Ее должен был сменить ледорез «Ф. Литке». «Якут» использовался как угольный транспорт, обеспечивавший ледорез топливом во время рейса к острову.

1929 год стал первым, в котором АКО располагало достаточно мощным собственным флотом. Почти сразу же выявились серьезные

недостатки в организации оперативного и эффективного управления им. Основная производственная база общества располагалась на Камчатке, а руководство работой судов производилось из Владивостока. Это зачастую приводило к тому, что петропавловская контора АКО не располагала данными об их передвижении.

Так, в конце октября 1929 г. она имела сведения о том, что в Петропавловск должны были следовать пароходы «Ламут» и «Якут». О характере груза на первом судне не имелось никаких сведений, рейс второго в официальном расписании не значился совсем. «Знаем... о выходе не по сведениям конторы, а по частным слухам... пассажирка дала телеграмму о том, что она тридцатого выезжает на “Ламуте”, — вот источник, откуда мы знаем про “Ламут”. Куда идет, что везет — для нас это неизвестно».

Пароходы зачастую выходили из Владивостока недогруженными, несмотря на то, что многие продукты и товары лежали там на складах. Их поздний завоз на Камчатку вызвал порчу и «чрезвычайно напряженное состояние на городском рынке и поставил под угрозу снабжение глубинных пунктов». Острой проблемой были простои судов, вызванные недостатком угля в Петропавловске...

Первые транспорты АКО продемонстрировали завидную долговечность: они проработали до начала 1970-х гг., прослужив, в общей сложности, более полувека каждый.

КРАБОЛОВ «КАМЧАТКА» И ЕГО КАПИТАН

АКО, созданное как инструмент противостояния японской экономической экспансии на Камчатке, имело целью постепенное вытеснение иностранных рыбопромышленников из советских вод и продвижение отечественных валютоемких рыботоров на внешние рынки. Естественно, что оно обратилось к опыту, накопленному конкурентами, свидетельствовавшему о том, что наиболее прибыльным являлся выпуск крабовых и лососевых консервов.

С первых же дней своей деятельности АКО уделило особое внимание производству именно этой рыбопродукции. Уже 13 августа 1927 г. было решено командировать председателя правления С. П. Нацаренуса в Москву за средствами на строительство плавучего крабоконсервного завода (краболова). 31 октября 1927 г. правление наметило следующую программу работы АКО на сезон 1928 г.: «1. Максимальное получение

продукции в виде консервов... 2. Использование всех промысловых объектов моря, в первую очередь крабов... Общество намечает для этого покупку плавучего крабоконсервного завода...». 30 ноября 1927 г. были утверждены строительные и эксплуатационные сметы краболова. Их представлял И. Г. Потапов, вскоре назначенный его управляющим. На приобретение судна выделялись 332 тыс. руб.

Первым краболовом АКО стал купленный в США сухогруз «Чейз» вместимостью 2 674 рег. т, построенный в 1919 г. Он имел длину 77,3, ширину 13,3, осадку 7,5 м и паровую машину мощностью 1 500 л. с. Весной 1928 г. американская газета «Сиэтл Пост Интеллидженсер» напечатала фотоснимок, изображавший торжественный подъем флага. Подпись под ним гласила: «Капитан Г. Ф. Свансон развевает советский флаг России, который будет развиваться по утреннему ветру на пароходе “Чейз”».

Далее сообщалось: «Красный флаг Советской России... вчера был выставлен для обозрения в Сиэтле. Вне всякого сомнения, это знамя было развернуто в нашем порту впервые. Красная ткань будет официальным флагом парохода “Чейз”, проданного Интернациональной Упаковочной Компанией в Сиэтле Камчатскому Акционерному Обществу, советской организации, которая управляет концессиями в Сибири. “Чейз” под командой капитана Свансона, ветерана-моряка из Сиэтла, служившего много лет американской паровой компании, ушел вчера в Хакодате, где будет формально зарегистрирован под русским флагом, так как ближе указанного порта нет консула, чтобы выполнить эту церемонию. Капитан и его экипаж, помощники и матросы в числе 31 человека, являются жителями Сиэтла. Они передадут корабль в Хакодате и затем останутся служить на нем в текущую навигацию или же вернуться в Америку».

В японском порту АКО планировалось приспособить «Чейз» под краболов. 4 апреля 1928 г. здесь началась его приемка от американцев. Капитаном судна, получившего название «Камчатка», стал известный дальневосточный моряк Георгий Иванович Александров. Он командовал судном только один сезон, затем был послан за границу для приобретения новых пароходов.

С именем Г. И. Александрова связано становление морского флота АКО, в котором он проработал девять лет. Капитан являлся выходцем из петербургской морской семьи. В 1904 г. он командовал миноносцем, затем транспортом Сибирской военной флотилии «Шилка». С началом иностранной интервенции в Приморье капитан увел

корабль из Владивостока в Стамбул, затем работал на зарубежных судах. В августе 1922 г. Александров стал капитаном стоявшего в Шанхае парохода «Эривань». Старшим помощником здесь у него был Е. Д. Бессмертный — впоследствии также прославленный рыбацкий капитан. В 1923 г. «Эривань» вернулась во Владивосток.

Вот как оценивало Г. И. Александрова руководство АКО в официальной характеристике. «Капитан парохода “Орочон” Александров Георгий Иванович. Родился в 1882 г. в г. Ленинграде, беспартийный, капитан дальнего плавания, в прошлом морской офицер военного флота в чине капитана первого ранга. Служит в системе АКО с 1928 г. Перегонял из-за границы первый краболов-пароход “Камчатка”, пароход “Эскимос”. Последнее время командует пароходом “Орочон”. Обладает административными способностями, пользуется авторитетом у экипажа. Хорошо владеет французским и английскими языками. Прекрасно знает условия Камчатки. Имеет недостаток — частая выпивка. Борется за дисциплину на судне и выполнение трансфинплана. Участвует в общественной работе и в поднятии квалификации своих помощников, также команды. Судно содержит в порядке».

Капитан являлся безусловным авторитетом для состава и рядовых моряков. Это в непростых для него обстоятельствах даже было поставлено ему в вину. Так, инструктор политсектора АКО докладывал своему начальству о том, что «бывшему капитану Александрову (бывшему офицеру) в честь встречи нового года 1 января 1938 г. команда приподнесла торт и шампанское...».

4 июня 1937 г. на Камчатке стало известно о присвоении премий Наркомата пищевой промышленности СССР «За перевыполнение планов путины 1937 г.». В числе отмеченных этой наградой был и капитан «Орочона» Г. И. Александров.

27 июля 1938 г. «Орочон» завершил очередное плавание и пришел во Владивосток. Здесь Александров покинул судно. 10 августа капитаном «Орочона» стал Е. Д. Бессмертный. По сведениям, сообщенным капитаном П. М. Ивановым, Г. И. Александров умер в конце 1938 г. в Ленинграде — его седце отказало на трамвайной остановке...

На «Чейзе» перед его отходом из США в Японию Амторг провел инвентаризацию, однако при передаче судна советскому экипажу на нем не досчитались множества вещей. Вот как об этом сообщал Александров. «В момент нашего прибытия на пароход на нем хозяйничали американцы, которые, пользуясь беспризорностью парохода, понемногу разбазаривали находившееся на нем имущество. Обстоятельства

сложились столь уродливо, что необходимые пароходу вещи, как, например, секстаны, пришлось купить у капитана за наличный расчет, якобы его собственные, что казалось достаточно подозрительным. Прочий инвентарь, как, например, столовые принадлежности, приходилось выуживать из кают американцев в запакованном для своза на берег виде».

Управляющий заводом И. Г. Потапов предупреждал правление АКО о том, что «впредь в случае, если мы будем покупать суда за границей, надо посылать нашу команду, ибо в противном случае получаются плохие результаты».

Комплектование русской команды краболова во Владивостоке шло с затруднениями. По словам члена правления АКО О. Х. Кантера, она «была хуже, чем на судах Совторгфлота. Мы получили суда очень поздно, очень поздно набирали команду, а потому самая лучшая категория моряков была разобрана на плавающие суда». На будущее он предлагал учесть отрицательный опыт этой вербовки и откинуть пресловутый лозунг об экономии. «Мы берегли советскую копейку, когда ставился вопрос пойти на некоторую затрату и набрать команду раньше, чем посадить ее на суда». Подбору опытных моряков препятствовала и низкая заработная плата. Русский экипаж отправился в Хакода-те на пароходе «Астрахань».

Подготовка «Камчатки» к плаванию состояла преимущественно в установке заводского оборудования. Ремонт, за исключением починки брашпиля, машины и окраски корпуса, из-за отсутствия средств не выполнялся. В ходе работ выявились несогласованность и отсутствие планомерности в действиях судовой администрации, управляющего заводом и подрядчиков. Зачастую из-за мелочей приходилось прекращать крупные работы, затем вновь возвращаться к ним и переделывать уже сделанное. По замечанию капитана, «корпус парохода нещадно сверлился, резался, пережигался без всякой пользы к делу, нанося существенный ущерб крепости парохода, ставя иногда пароход в опасное положение, когда, например, во время интенсивной погрузки парохода грузом и топливом, без ведома судовой администрации у ватерлинии пробивались отверстия для шпигатов, и только будучи случайно и своевременно усмотренными, не вызывали значительных последствий».

Работы завершились 8 мая 1928 г. «Камчатка» вышла в море и направилась на западное побережье полуострова. На ней находились 280 японских рабочих (ловцов и обработчиков), команда из 36 чел. и администрация завода. Японцев возглавлял сендо (главный мастер)

Хага-сан, опытный руководитель, хорошо зарекомендовавший себя в процессе подбора и найма рабочей силы, установки и наладки оборудования завода.

Местом лова капитан и сендо выбрали район реки Морошечной. Первые ловушки были поставлены здесь 16 мая на глубине около 43 м. Они существенно отличались от современных, представляя собой сети размером 6,2 на 2,4 м со стороны ячеи 20 см. Сети связывались одна с другой в порядки по 30 шт. К каждой из них привязывались каменные грузила и наплава. По краям порядка цеплялись якоря, от которых на поверхность воды поднимались линии, соединенные с тремя большими наплавами. Между двумя порядками также крепился якорь с линем. Начало промысла по японскому обычаю было отмечено особым «праздником сетей».

Порядки сетей, выставленные вдоль течения, выдерживались на грунте трое суток. Пробная постановка оказалась вполне удачной, принесла на каждую малую сеть по двадцать крабов. 19 мая началось производство консервов.

Отечественный технологический персонал на судне отсутствовал: обработку крабов контролировали японский мастер и его помощник. Так как японские рабочие не справлялись с переработкой пойманных крабов, то управляющий заводом предложил работать русской командой: заворачивать содержимое банок в пергамент. Оплата труда за это устанавливалась равной 15 руб. в месяц. Через неделю команда стала просить вначале по 18,5, а затем по 25 руб. Управляющий заводом Потапов отказался повысить оплату, что привело к обострению отношений с русскими моряками.

Недовольство команды усиливалось также из-за организационной неразберихи: транспортный отдел АКО не доставил на судно медикаменты и спецодежду, закупленные продукты оказались плохими. В течение рейса имелись нарушения дисциплины. Одного моториста пришлось списать на берег. Наблюдались случаи пьянства, так как на судне имелись запасы спиртных напитков, взятых в Японии. Их выдавали персоналу, работавшему в холодной воде. По сообщению управляющего заводом, русских запасов спиртного на борту не было. Для предотвращения пьянства и поддержания дисциплины в последующих рейсах, по настоянию В. Л. Бурыгина, расходы на приобретение спиртного из сметы на снабжение флота в 1929 г. были вычеркнуты.

Рейсовая программа «Камчатке» была установлена в объеме 18 818 ящ. Из-за позднего начала переоборудования судна, вызвавшие

го месячную задержку с выходом на промысел, она оказалась недовыполненной на 3 500 ящ. Всю продукцию приобрели английские фирмы — ее традиционные покупатели. Комиссия, проверявшая качество консервов, выставила им оценки «хорошо» и «очень хорошо».

Основным недочетом в организации нового производства оказалось отсутствие четко разграниченных полномочий между администрациями судна и завода. Здесь проявилось нежелание Потапова, не имевшего опыта, прислушиваться к мнению «старых, опытных в своем деле работников», в том числе капитана и сендо. «Завоевание» управзаводом авторитета, по словам капитана, создало «обстановку, которая ничем не отличалась от знакомой же обстановки, при которой проходила подготовка парохода к плаванию в Хакодате. Другими словами, сумасшедший дом на пароходе оставался все время плавания вплоть до прихода во Владивосток».

Александров полагал, что единственной властью на краболове должен быть капитан. Он писал: «В настоящее время мы вынуждены заимствовать специалистов по крабовому делу и рабочих в Японии. Должно признать, что всякий японский главный мастер лучше всякого нашего управзаводом. А если это так, то всегда будет производством фактически управлять главный мастер, а роль нашего управзавода уподобится дирижированию поющим граммофоном. Дабы не обесценивать авторитет русской администрации в глазах иностранцев, необходимо, чтобы управляющее лицо было, несомненно, признано высшим лицом на корабле, лицом, на котором полностью лежит ответственность за корабль, для которого море есть нормальная обстановка, его пост деятельности, и чтобы власть такого лица подерживалась как законами СССР, так и международными».

Его предложения были учтены при подготовке к промысловому сезону 1929 г.: правление АКО сделало вывод о том, что на плавзаводах, являющихся новым и перспективным типом судов, должно быть единовластие в лице капитана. Должность управляющего заводом упразднилась, а заведование им возлагалось на помощника капитана по производству, не имевшего специального морского образования. Капитану устанавливался месячный оклад 246 руб. Дополнительно за руководство предприятием ему доплачивались 144 руб. Старшему механику краболова за наблюдение за работой механизмов завода и их обслуживание также устанавливалась персональная надбавка в размере 63 руб. Так с подачи Г. И. Александрова на рыбацком флоте появилась новая должность — капитан-директор.

ПЕРВАЯ ЗИМНЯЯ НАВИГАЦИЯ АКО

Длительное время считалось, что зимние плавания на Камчатку невозможны. Обычно навигация на берегах полуострова завершалась в конце октября, а последний паром прямого рейса Владивосток — Петропавловск — Владивосток возвращался домой в ноябре, в крайнем случае — в начале декабря. После этого морская связь области с миром обрывалась и была возможна только при помощи собачьих упряжек по сухопутью или, позже, — посредством телеграфа или радио.

Первые попытки выполнить зимние рейсы были предприняты в 1920-х гг., хотя еще в 1919 г. местные власти, обращаясь к правлению Добровольного флота — основного в то время снабженца Камчатки, — просили «рассеять создавшееся мнение о невозможности зимнего рейса в Петропавловск».

В январе 1922 г. первое такое плавание выполнило гидрографическое судно «Охотск», отправленное по решению «особого по Охотско-Камчатскому краю совещания». Совещание, предназначенное для оказания «культурно-экономической помощи, улучшения казенного имущества и хозяйства в крае, выяснения нужд и желаний местного населения», действовало во Владивостоке при правительстве братьев Меркуловых. Необыкновенно ранний поход «Охотска» должен был упрочить его влияние. Планировалось, что «Охотск» после непродолжительной стоянки отправится обратно во Владивосток. Но льды, сковавшие Авачинскую губу, не позволили ему сделать этого до апреля 1922 г.

Опыт «Охотска» длительное время оставался не востребовавшимся: первая полноценная зимняя навигация на Камчатке состоялась в ноябре 1930 — марте 1931 гг. и выполнялась силами недавно появившегося транспортного флота АКО.

25 ноября 1930 г. с продовольствием в рейс по маршруту Владивосток — Петропавловск — Командорские острова — Усть-Камчатск — Петропавловск отправился паромод «Ительмен» под командованием Е. Д. Бессмертного. В последнем пункте судно должно было получить бункерный уголь и затем вернуться во Владивосток. Во время плавания дирекция АКО изменила маршрут парохода, направив его на западную Камчатку. По выходу из Владивостока он имел 360 т угля при ежедневной потребности в 30 т. На пути к Камчатке «Ительмен» попал в жестокий шторм и долго отстаивался около острова Шумшу.

Стало ясно, что «выполнение парходом указанного рейса из-за штормовых погод, очевидно, повлечет за собой израсходование почти всего имеющегося на нем угля». Перед выходом в рейс капитан получил заверения в том, что для обратного пути в Петропавловске для него будет запасено 300 т угля. В случае его отсутствия «Ительмен» ждала зимовка, результатом которой могли стать срыв не только программы завоза снабжения, но и ремонта из-за того, что здесь не было предприятий, способных его выполнить.

Для предотвращения возможного простоя начальник морского управления АКО Чучкин обращался к «соответствующим органам о гарантированном закреплении за парходом «Ительмен» потребного ему количества угля из пришедшего Совторгфлоту с парходом «Томск».

После работы на западном побережье «Ительмен» направился в Петропавловск. Здесь, понимая важность организации круглогодичного движения судов на Камчатку, готовились к его встрече, а также к приему других парходов. 3 декабря 1930 г. Чучкин издал приказ об организации погрузо-разгрузочных работ.

«Товарищи! В ближайшие дни в наш порт прибывают из Владивостока почти одновременно три пархода: “Орочон”, “Коряк” и “Якут”. В одно время с ними из рейса на западное побережье возвращается сюда парход “Ительмен”. Все эти парходы заполнены до отказа, согласно полученным из Владивостока сведениям, необходимейшими для Камчатки грузами. Они должны выйти от нас в обратный рейс к месту зимовки возможно скорее.

Всякий лишний день их простоя создает вполне реальную угрозу в смысле не только с осложнением условий разгрузки, но и возможности вынужденной зимовки парходов здесь в порту. Вы сами понимаете, что этого допустить нельзя! Тяжесть условий плавания в здешних водах в это время года вам известна. Трудности эти будут увеличиваться с каждым днем. Наш долг закончить выгрузку как можно скорее.

Я призываю всех сотрудников морского и авто-гужетранспортного управлений к дружной совместной работе. Каждый сотрудник должен четко уяснить себе всю серьезность стоящей перед ним задачи и все свои силы отдать на ее выполнение. В этом наш долг. И этот долг мы должны выполнить. Только в коллективном упорном труде — залог успеха.

Пусть каждый вложит свой опыт, свои знания и способности в это дело. Пусть каждый работает не за страх, а за совесть. Предупреждаю, что всякое разгильдяйство, халатность, недобросовестное отношение к своим обязанностям будут пресекаться самым решительным

образом вплоть до предания суду, не взирая на лица. Дружно за дело, товарищи!»).

Успешной и быстрой обработке судов в Петропавловске препятствовало отсутствие в здешнем порту какого-либо технического оснащения и достаточного количества рабочей силы. Из-за того, что ковш был забит льдом, а ледокола на Камчатке в то время еще не было, пароходы не могли подойти к единственному старенькому деревянному причалу. Грузы из их трюмов судовыми стрелами снимались на лед, затем они транспортировались к складам на санях.

21 января 1931 г. новый руководитель АКО — директор-распорядитель Б. И. Гольдберг — телеграфировал из Владивостока морскому управлению в Петропавловске о важности организации круглогодичного движения судов на полуостров.

«Придавая огромное значение зимним рейсам на Камчатку и необходимости возвращения “Коряка” во Владивосток, просим принять самые энергичные меры к успешной разгрузке всех грузов. Организуйте выполнение всех этих работ ударно путем соцсоревнования, установив премиальные команде, артелям грузчиков, наладьте быструю отвозку грузов со льда гужем (на лошадях — С. Г.). О ходе разгрузки информируйте ежедневно. “Эскимос” выходит двадцать второго».

23 января 1931 г. пароход «Коряк», работая в Авачинской губе в торосистом льду толщиной до полуметра, получил в носовой части возле ватерлинии вмятины по обоим бортам. В акте осмотра «Коряка» констатировалось, что суда подобного типа могут использоваться для зимних плаваний на Камчатку лишь «в случае величайшей необходимости, так как только благодаря случайности судно не дало течи, что будет неизбежно при дальнейших маневрах во льду».

Между экипажем «Коряка», возглавляемым капитаном С. С. Годлевским, и морским управлением возник конфликт из-за оплаты работ по распиловке льда для подготовки судна к выгрузке. Получив от Гольдберга приведенную выше телеграмму и распоряжение Чучкина, команда «Коряка», не договариваясь об оплате, ударно работала в течение четырех суток.

По окончании работ старший помощник капитана В. Филимонов составил ведомость, которую АКО оплатить отказалось. Экипаж также не получил полагающейся ему премии. Конфликт между ним и морским управлением дошел до высшей инстанции — камчатского окружного комитета ВКП(б). 24 марта 1931 г. власти рекомендовали АКО «немедленно произвести расчет с командой парохода за произведенные

работы». Попутно партийцы обращали внимание «на рваческие настроения администрации парохода “Коряк”». Вряд ли подобное отношение к морякам, выполнившим, по сути, экспериментальный рейс, способствовало приливу у них трудового энтузиазма.

12 февраля 1931 г. дирекция АКО, подводя итоги первой зимней навигации, приняла постановление по докладу морского управления, в котором отмечались характерные недостатки в его деятельности, в частности, «в целом беспечное отношение с его стороны к наблюдению за прохождением парохода “Якут” зимним рейсом из Владивостока. Немедленно установить связь и наблюдение за ним, и в течение круглых суток следить за его прохождением... Считать недопустимым, что никто из управления никогда не осматривает пароходов ни по прибытии, ни до отхода, что никем не устанавливается степень необходимости хозяйственных ремонтов. Принять самые срочные меры к изжитию в дальнейшем подобных явлений, граничащих с преступной небрежностью...».

В целом снабжение Охотско-Камчатского края в 1928—1930 гг., несмотря на формальное стопроцентное выполнение плана, из-за несвоевременной доставки товаров и продуктов в отдельные районы оказалось неудовлетворительным. Это стало возможным как из-за отсутствия на Дальнем Востоке необходимого тоннажа, так и вследствие «бесплановости, являющейся результатом отсутствия оперативного учета и бухгалтерского учета». Основную массу грузов на Камчатку в этот период перевозили пароходы Совторгфлота.

Недостаточное снабжение огромной территории продовольствием привело во многих районах к голоду, сопровождавшемуся вспышками цинги. По информации, полученной 29 апреля 1931 г. из Уэлена, «население района жило впроголодь». В этом же месяце с Шантарских островов сообщали о том, «что заболеваемость в 1931 г. была значительно выше и разнообразнее, чем за прошлое время». Кихчикский рыбокомбинат также телеграфировал о неудовлетворительном снабжении, приведшем к нехватке продуктов для детей. Козыревск докладывал о «большой заболеваемости цингой... необходимости увеличить нормы», аналогичные вести шли и из Анадыря.

По словам Гольдберга, эти «прорывы были частично восполнены снабженцами (судами — С. Г.) АКО. Не будь у АКО собственных пароходов, Камчатка имела бы огромные трудности в самые тяжелые периоды года. Эти же суда спасли положение и в 1930 году, проделав впервые в водах Тихоокеанского бассейна так называемые

“ледовые походы”. Считавшееся до 1930 года невозможным сообщение материка с Камчаткой в зимний период преодолено снабженцами АКО».

Так в начале 1930-х гг. были окончательно рассеяны сомнения о необходимости иметь в составе АКО морской транспортный флот. «Еще раз отмечу, что только героические походы снабженческих пароходов АКО частично могли восполнить пробелы 1930 и 1931 гг.», — писал по этому поводу Б. И. Гольдберг.

ТРЕВОЖНЫЙ РЕЙС «БУРЕВЕСТНИКА»

К началу 1934 г. АКО располагало морским транспортным флотом с общей грузоподъемностью 16 600 т, состоявшим всего из четырех пароходов. В этом году на Камчатку предполагалось завезти около 250 000 т различных грузов, из которых собственными силами общество должно было переработать 104 000 т. Для усиления своего флота оно получило несколько судов: пароход Совторгфлота «Кольма» и пять паровых рыболовных траулеров.

Пополнение образовало так называемую «каботажную» группу. Траулеры «Дальневосточник», «Блюхер», «Буревестник», «Восток» и «Палтус» были построены в 1929—1931 гг. за границей и являлись вполне современными судами. Ранее они принадлежали владивостокскому Тралтресту, закрытому за «неперспективность». Первые годы в составе АКО траулеры не использовались для лова рыбы, выполняя роль транспортов или ледоколов. «Дальневосточник» с 1936 г. служил в качестве пассажирского и административно-разъездного судна. Траулеры имели грузоподъемность около 200 т. Как показал опыт, каботажная группа АКОфлота оказалась в камчатских условиях весьма мобильной, ее суда регулярно и значительно перевыполняли планы перевозок, их оборачиваемость была значительно выше, чем крупнотоннажных пароходов.

Вечером 7 мая 1936 г. «Буревестник» под командованием капитана П. А. Глинского вышел из Петропавловска на западное побережье. На нем находился палубный груз в количестве 120 т (22 т горячего в бочках и трубы) и 150 пассажиров. В числе последних были четверо сотрудников НКВД, пограничники, краснофлотцы, стахановцы рыбокомбинатов, женщины с детьми и работники политотдела АКО. Стахановцы разместились в первом трюме, краснофлотцы, женщины и

дети — во втором, сотрудники НКВД — в каюте, а остальные пассажиры расположились с вещами на машинном кожухе.

Траулер «Буревестник» был построен в мае 1930 г. в Данциге (Германия). Регистровая вместимость 172,2 рег. т., дедвейт 544 т. Длина 49,4, ширина 8,56, осадка 4,14 м. Главная паровая машина системы «Ленц» мощностью 600 л. с. обеспечивала судну среднюю скорость хода 8 узлов. Запас угля 199 т, воды — 160. Траулер имел траловую лебедку с тяговым усилием 12 т и две грузовых стрелы грузоподъемностью 1 и 1,5 т. Его экипаж насчитывал 30 чел.

Перед выходом в море «Буревестник» не получил метеосводки. В начале плавания ничего не предвещало осложнений. С 5 часов утра 8 мая задул попутный ветер, увеличивая ход траулера до 8 узлов. Ветер постепенно усиливался и к середине дня превратился в циклон. Сообщение об ухудшении погоды пришло на судно с опозданием, в тот момент, когда вокруг уже бушевал ураганный ветер силой до 11 баллов.

Как только волны стали попадать на палубу, находившимся там пассажирам предложили спуститься в трюм. Те вещи, которые они не взяли с собой, вскоре были смыты за борт. После полудня шторм усилился настолько, что волны стали полностью накрывать траулер и срывать палубный груз. Его перемещение создало крен судна, и мощная волна захлестнула кочегарку и машину, разметав по ним уголь и шлак, которые попали в льяла и засорили водоотливную систему.

В 11 часов 8 мая был объявлен аврал. Матросы, руководимые старшим помощником капитана П. Д. Киселевым, работали на палубе: они с риском для жизни сбрасывали находившийся здесь груз за борт. От сильной качки бочки и трубы, перемещавшиеся по палубе, наносили повреждения оборудованию судна.

В машине боролись за живучесть судна кочегары, механики и машинисты, возглавляемые старшим механиком Н. Г. Оборотовым. Уровень воды здесь медленно повышался и вскоре подошел под мотыли главной машины. Плававшие в воде шлак и мусор попали в ее движущиеся части, в результате чего машина стала греться. В это же время в кочегарке вода залила среднюю топку парового котла, что угрожало его взрывом. Давление пара упало, машина остановилась, судно осталось без хода и управления. Вода, поступавшая из румпельного отделения в кормовые жилые помещения, серьезно повредила каюты комсостава.

Среди части пассажиров распространились панические настроения. «Здесь проявил малодушие... помощник по комсомолу Микояновского комбината, который пускал разговоры о том, что тральщик

гибнет». Для предотвращения паники командование судна мобилизовало пассажиров на помощь экипажу. В течение суток они вручную ведрами отливали воду из кочегарки и машины. В этой экстремальной ситуации не лучшим образом повели себя сотрудники НКВД. Один из них «забегал в трюм, выгоняя пассажиров на отливку воды, угрожая им револьвером, а так же лез не в свои сани в части распоряжений, за что старший помощник Киселев его неоднократно одергивал». Наиболее организованными оказались самоотверженно трудившиеся политотдельцы, стахановцы и военнослужащие. С их помощью вода была удалена из машины и кочегарки, судно получило ход.

С 4 часов утра 9 мая шторм стал стихать, но вода продолжала прибывать в кормовые помещения судна. Машина, загрязненная углем и мусором, по-прежнему грелась. Капитан запросил управление АКО о разрешении прекратить рейс и возвратиться в Петропавловск, на что получил согласие. С прибытием в порт испытания для экипажа не закончились — здесь разразился шторм пострашней, чем в море. Сразу же после прихода траулера началось расследование происшествия. «И вот местные следственные органы, военный прокурор... повел следствие по этой аварии. Следствие велось 13 дней, было допрошено 16 человек. Этот следственный зуд... держал в напряженном состоянии весь экипаж. Каждый думал, что вот-вот пришьют дело. А следствие велось именно под этим углом...».

Местная военная прокуратура, занимаясь поисками «диверсионных актов», явно переусердствовала. Происшествие вначале должна была расследовать аварийная комиссия петропавловского порта, и только после этого дело могло быть передано в прокуратуру для привлечения виновных к ответственности. Результаты, к которым в 1936 г. могло привести служебное рвение карательных органов, нам теперь хорошо известны.

Виновников аварии, «к великому огорчению местных органов», не нашли. Напротив, бюро обкома ВКП(б) и начальник АКО И. А. Адамович объявили экипажу благодарность за то, что «он с честью выполнил долг советских моряков в борьбе со стихией». Определенную роль в благополучном окончании дела сыграло заступничество ехавших на траулере политотдельцев. 17 мая 1936 г. в докладной записке заместителю начальника политсектора АКО В. Т. Ершову они высоко оценивали самоотверженную и слаженную работу командования и экипажа судна. «Благодаря нерастерянности командования судна и лично капитана товарища Глинского и помполита товарища Петрова,

были приняты меры по спасению людей из кормовых кают и трюма, а также мобилизована была вся команда и пассажиры на откачку воды, задраивание отдельных люков. Горячее участие принимали политотдельцы, стахановцы и ехавшие пограничники-красноармейцы и краснофлотцы. Благополучный исход относим исключительно к находчивости командования судна, которое, несмотря на личный материальный ущерб, понесенный во время шторма, даже лишившись кают, вело борьбу со стихией за спасение судна».

Под понятие «диверсии» в 1936 г. легко могло попасть обычное техническое происшествие. В отчетных материалах, представляемых командованием судов руководству АКО, содержался особый раздел, носивший название «Диверсионные акты». В качестве одного из них, якобы имевшегося на «Буревестнике» в июле 1936 г. во время рейса по западной Камчатке, называлось обнаружение гайки «неизвестного происхождения» в цилиндре главной машины. «Из-за этого поломался парораспределительный клапан». Попадание крепежных деталей парораспределительных устройств в закрытые полости машин не было редкостью. Но при желании из него можно было сделать далеко идущие выводы. «Расследование этого дела не установило, кто и когда мог подбросить эту гайку. Но ясно одно, что она была подброшена с целью повредить главную машину».

После возвращения в порт на траулере был произведен текущий ремонт. Уже в июне его экипаж включился в «социалистическое соревнование» предприятий Наркомата пищевой промышленности СССР, взяв на себя обязательства выполнить годовой план перевозок (18 рейсов, 4 416 т) к 19-ой годовщине октябрьской революции 1917 г., увеличить скорость хода на один узел и снизить расход угля на две тонны в сутки.

«В своей работе мы применяем “Кривоносковский метод” — увеличение скорости машины и форсировки котла. Увеличили скорость хода вместо 6 миль до 7. Если прошлый год мы давали 90—95 оборотов нашей машине, то теперь даем 100—105...», — сообщал помполит судна. При этом на «Буревестнике» с момента постройки не производились капитальный ремонт механизмов и докование. Хорошее состояние механизмов являлось заслугой его старшего механика Н. Г. Оборотова и членов машинной команды, среди которых выделялся стахановец кочегар Чаплыгин.

Годовой план перевозок 1936 г. уже к концу сентября был выполнен на 90 %. Только за последний рейс на восточное побережье через руки команды прошло 700 т грузов.

В соответствии с графиком, в декабре 1936 г. «Буревестник» встал на зимний ремонт в Петропавловске в б. Раковая. Среди экипажа и судоремонтников развернулось соревнование. «Ряд товарищей из экипажа дают стахановские нормы выработки. Боцман Фесенко перевыполняет норму на 200—300 %, матросы Хван и Рывкин — на 150—200 %. В машинной команде особенно отличились товарищи Зайков — третий механик, Лесовой — машинист, Степанов — машинист».

Бытовые условия экипажей судов АКОфлота в 1930-х гг. оставляли желать лучшего. Так, команда «Буревестника» жаловалась на однообразное питание и плохое снабжение промышленными товарами. По сообщению помполита судна И. И. Петрова, «в ряде случаев некоторым лицам из экипажа нечего одеть, так как негде приобрести себе костюм, ботинки и т. д. Когда мы требуем организовать для моряков особый магазин или что-нибудь вроде этого, то работники Снабторга прикрываются тем, что они этим нарушают свободную советскую торговлю. Подобное неудовлетворение моряков увеличивает текучесть кадров, а также создает у них настроение выезда с Камчатки». Из-за того что «торговая сеть моряков не удовлетворяет», предлагалось организовать на судах АКОфлота по примеру Мурманского тралового флота судовые лавки, «где бы моряк в любое время смог для себя приобрести нужный ему товар».

Недовольство моряков усиливалось задержкой зарплаты. К концу сентября 1936 г. она достигла пяти месяцев. Команда на общем собрании решила обратиться с жалобой на задолженность к самому наркому пищевой промышленности А. И. Микояну. «Казалось бы что управление АКОфлота должно особенно проявить заботу об экипаже “Буревестника”, который за 1934, 1935 и 1936 гг. идет в первых рядах по выполнению плана грузоперевозок... Эта задержка зарплаты очень пагубно отразилась на текучести кадров... Сейчас осталось старой команды, работавшей в 1934—35 гг. только семь человек... В настоящее время качество кадров невысокое».

Названные недостатки, по мнению помполита, «расшатывают трудовую дисциплину. Нарушения трудовой дисциплины проявляются, главным образом, в пьянстве». Нарекания моряков вызывало также «совершенно неорганизованное культурное обслуживание в порту».

А вот как моряки скрашивали досуг. Библиотека траулера насчитывала 600 книг. Регулярно проводились «групповые читки отдельных моментов “Поднятой целины” и рассказов Пантелеймона Романова», а также газет «Камчатская правда» и «Камчатский комсо-

молец». Для этого на судне имелись «специально выделенные чтецы» — матросы Ужвенко и Кравцов.

За 1936 г. экипаж выпустил 14 стенных газет. На судне действовал небольшой струнный оркестр из шести человек, а всего на нем имелись по две гитары и гармони-двухрядки, а также четыре мандолины. Музыку можно было послушать и на виктролах (патефонах), три из которых принадлежали членам команды. Достижения самодеятельных артистов траулера демонстрировались на вечерах моряков, организуемых политсектором АКО в клубе общества.

На траулере работала организация Осовиахима, охватывавшая 18 чел. В часы военной работы среди них провели восемь занятий по стрельбе. Хорошими стрелками стали моряки Карев, Ужвенко, Хван и Рывкин. Во время стоянки в порту командование судна договорилось с областным советом Осовиахима о присылке инструктора «по приемке норм на значок Ворошиловского стрелка».

В 1938 г. траулер был передан из АКОфлота в Морлов АКО. В мае этого года после восстановления промысловых механизмов он впервые вышел на промысел. В 1939 г. судно вновь работало как транспорт. В годы войны «Буревестник» вел промысел камбалы, неоднократно переполняя установленные планы: в 1943 г. он выловил 12 512 ц вместо 7 000. По результатам работы за 1 квартал 1943 г. экипаж траулера был награжден премией ЦК ВЦСПС и Наркомата рыбной промышленности СССР в размере 30 тыс. руб. В 1944 г. судно прошло ремонт в США. В 1950-х гг. оно продолжало успешно работать в составе Тралфлота.

ОДИН ГОД ИЗ ЖИЗНИ КАПИТАНА ЩЕТИНИНОЙ

Тысяча девятьсот тридцать шестой год для Анны Ивановны Щетиной — первой в мире женщины-капитана — стал особо памятным: решением советского правительства она была награждена орденом Трудового Красного Знамени. 12 сентября 1935 г. А. И. Щетинина привела на Камчатку пополнение для АКОфлота, насчитывавшего в тот период десять транспортных судов. Им стал сухогрузный пароход «Чавыча», построенный в 1923 г. в Любеке (Германия). Он имел чистую грузоподъемность 3 500 т, скорость хода 9 узлов, длину 102,8, ширину 14,64, осадку в полном грузу 6,71 м, его главная машина развивала мощность 1 550 л. с. Команда парохода насчитывала 50 чел.

Приказом начальника АКО И. А. Адамовича № 552 от 25 сентября 1935 г. «за хороший переход парохода «Чавыча» из-за границы в Петропавловск и за экономию времени в переходе» Анне Ивановне была объявлена благодарность и вручена премия.

Осенью 1935 г. капитан ушла в отпуск, а пароход возглавил ее старший помощник М. Н. Остапюк. В конце октября 1935 г. «Чавыча» готовилась к выходу в свой первый рейс по Камчатке. Во время стоянки бригада слесарей механического цеха строившейся в Петропавловске судовой верфи произвела на судне небольшой ремонт, позволивший приспособить его к зимнему плаванию: была заменена система парового отопления. Кроме этого, верфь выполнила ряд сварочных работ. Этот ремонт стал первым опытом деятельности нового предприятия.

В середине декабря 1935 г. «Чавыча» находилась в Митоге. Здесь сильнейшим штормом, пронесшимся над комбинатом 11 декабря, были разрушены многие здания и сооружения: главная контора, магазин, жилой барак, пекарня. К счастью, обошлось без жертв. 14 декабря судно перело на берег продовольствие и теплую одежду для пострадавших от стихии.

В начале января 1936 г. «Чавыча» отправилась из Владивостока на западное побережье Камчатки. За январь и февраль пароход доставил сюда 4 028 т снабженческих грузов и 178 пассажиров, выполнив рейсовое задание на 109 %. Следующее плавание судно совершило на восточное побережье в Корф и Олюторку. Всего за апрель и май пароход перевез 6 069 т груза и 1 270 пассажиров, также полностью справившись с планом.

Летом 1936 г. «Чавыча» вновь ходила на западный берег Камчатки. За июль и август она перевезла уже 6 437 т и 1 338 пассажиров. Осенью пароход перебросил из Владивостока в Петропавловск еще 4 517 т различных грузов и привез десяток пассажиров. В итоге годовой план 1936 г. был выполнен на 103,3 % уже к 7 ноября 1936 г.

По приходу «Чавычи» в рыбокомбинаты администрация судна заключала с ними договор, по которому ее экипаж брал на себя обязанности по обслуживанию лебедек и нес ответственность за сохранность грузов, а комбинат должен был обеспечивать погрузочные работы. Их ход нередко осложнялся непогодой. Так, в феврале 1936 г. во время стоянки на западном побережье при шестибалльном ветре и сильном волнении стал тонуть кунгас с рыбопродукцией, стоявший у борта парохода. Матросы Чуудинов и Лысев быстро спустились на него и спасли от гибели 150 ящиков консервов.

Во время стоянки в Олюторском рыбокомбинате из-за нехватки грузчиков погрузка рыбопродукции производилась медленно. Для ускорения работ из желающих помочь морякам пассажиров была организована бригада в составе 15 чел. Здесь пароход в течение одиннадцати суток был затерт льдами. За время вынужденного дрейфа подошло к концу продовольствие. Моряки сели на жесткий паек: команде выдавали по 600 граммов хлеба в день, комсоставу — по 400. Пресная вода для котлов и питья также оказалась на исходе. Весь экипаж и пассажиры были мобилизованы на заготовку снега. Его собирали с льдин, насыпали в форпик, а затем плавил паром. Так добыли около 100 т воды. Это позволило пароходу снять в Олюторке почти все рыботоры.

В течение всех суток ледового плена А. И. Щетинина не сходила с капитанского мостика, собственноручно управляя судном, ища удобный момент, чтобы вывести «Чавычу» из льдов. Команда парохода работала слаженно и без суеты. Старший помощник Винер, матросы Кужель и Федоров для освобождения судна пытались распилить льдину пилой, но из этого ничего не получилось. Для разворота парохода за льдины заводили легкий якорь. В результате титанических усилий «Чавыча» покинула тяжелые льды без повреждений корпуса. Для того чтобы избежать поломки гребного винта, капитан приняла решение притопить ее корму, для чего команда и пассажиры в течение нескольких дней перегружали содержимое носовых трюмов в кормовой. Тем не менее, хотя осадка судна кормой и достигла 6,7 м, три лопасти гребного винта были погнуты.

С 10 по 20 мая на «Чавыче» проводилась стахановская декада по покраске. Матросы Пленник, Кужель, Беда, Колобов, Лысов, Сухорук и Старшов перевыполняли нормы на 200—300 %.

В августе на западном побережье, когда пароход находился на рейде у Воровского рыбокомбината, одна из пассажирок упала за борт. Матрос Федоров, стоявший на вахте, спасая ее, бросился за борт. Ему на помощь поспешил матрос Янукович, и совместными усилиями женщину быстро извлекли из воды.

К середине 1936 г. из состава экипажа, перегонявшего «Чавычу» на Камчатку, осталось всего три человека — капитан, матрос и боцман. Высокая текучесть кадров объяснялась, в первую очередь, тяжелыми условиями труда, особенно у кочегаров, которым сильнее всего доставалось во время штормов. Не всегда качественным оказывалось питание. Пароход не имел холодильной камеры, поэтому мясо, особенно

летом, хранить было негде. Зачастую недоставало овощей, но случаев цинги не отмечалось.

Нелегко приходилось и ехавшим на пароходе пассажирам, особенно тогда, когда судно не могло подойти к берегу из-за непогоды или сложной ледовой обстановки. Об одном таком случае помощник капитана по политической части И. А. Поздняков информировал политсектор АКО. «Ставлю Вас в известность, что на борту парохода имеем 139 человек пассажиров... Запас питания на пароходе имеем на шесть суток, неприкосновенный запас — на пять суток. На пассажиров выделили два мешка муки, 75 кг крупы, сливочное масло и рыбных консервов по две банки на человека в день. Хлеба 100 граммов, чего недостаточно. Одиннадцать человек не имеют денег для питания. В трюмах холодно и сыро. Положение неважное. Каждый день приходит делегация, предъявляет требования нормального питания и доставки их в порт...».

«Чавыча» стала хорошей школой для многих моряков. За ее счет на учебу был послан радист, которому в декабре 1936 г. присвоили звание радиотехника. Машинист Евдомаха за отличную работу дважды получил премию и был переведен в четвертые механики. Матрос Кужель стал четвертым помощником капитана. Учеником радиста был принят бывший беспризорник, который после четырехмесячного обучения успешно выдержал испытание на квалификацию младшего радиста. В начале ноября 1936 г. петропавловский городской отдел народного образования обратился в АКО с просьбой устроить на судно шестнадцатилетнего «трудновоспитуемого».

Конечно, в жизни экипажа была не только работа. Повышение культурного уровня команды проводилось на занятиях общеобразовательного кружка, на судне действовал кружок политической грамоты и истории ВКП(б). Из-за отсутствия «красного уголка» их занятия проходили в кочегарном кубрике.

Досуг моряков скрашивался участием в судовом драмкружке, которым руководила сама Анна Ивановна. В нем занимались восемь человек. Кружок дал несколько вечеров самодеятельности, один из них — в Воровском рыбокомбинате. Здесь рабочим показали пьесу «Пустяковое дело». Судовая редколлегия выпустила за год четыре фотобюллетеня и три стенных газеты с карикатурами. Работал на пароходе и фотокружок, правда, у него нередко случались перебои с материалами.

Во время стоянок во Владивостоке команда коллективно посещала городские парки и театр. На западном побережье Камчатки она сделала

«вылазку» за ягодами. В Крутогорово проводились учебная гребля на шлюпках и соревнования по плаванию. На судне имелась прекрасная пловчиха — буфетчица А. Г. Демина. Военный кружок изучал устройство и порядок применения оружия и противогаза, по приходу в Петропавловск он провел стрельбу из малокалиберной винтовки на популярный в те годы значок «Ворошиловский стрелок».

А. И. Щетинина пользовалась большим уважением в коллективе АКО. 13 октября 1936 г. его руководитель И. А. Адамович, с которым, кстати, у нее складывались непростые взаимоотношения, подписал ее официальную характеристику. «Капитан парохода “Чавыча” Щетинина Анна Ивановна — капитан дальнего плавания, работает в системе АКО с 1927 г. с должности штурманского ученика, прошла всю стажировку до капитана включительно на судах АКО. В марте месяце 1935 г. приняла за границей в Гамбурге пароход “Чавыча”, который успешно перегнала на Камчатку в кратчайший срок по сравнению с другими судами, причем создала некоторую экономию валюты. Обладает административными способностями, пользуется авторитетом у экипажа. Ведет на судне общественную работу, занимается поднятием квалификации экипажа. Английским языком владеет слабо. Судно содержит в образцовом порядке. За отличную работу награждена орденом Трудового Красного Знамени».

А вот оценка морских и личных качеств капитана «Чавычи» простыми моряками, правда, данная ей немного позже — в 1938 г. «Анна Ивановна Щетинина по диплому капитан дальнего плавания. Нелегко этого достигнуть мужчине, но Анна Ивановна достигла этого благодаря своей настойчивости, умению и хорошим способностям. Говоря об Анне Ивановне, нужно сказать, что это человек строгих правил, у нее есть чему учиться, она может руководить работой. Большая, трудная и ответственная работа — быть капитаном океанского судна. Анна Ивановна с этой работой до сих пор справляется с честью, за что имеет орден Трудового Красного Знамени. Во всем мире нет таких трудных условий плавания, как плавание в наших северных водах. Места почти неисследованные или малоисследованные, средств ограждения нет. Туманы и неисследованные морские течения были причиной многих аварий судов. Но Анна Ивановна, благодаря своему умению и настойчивости, всегда была победительницей. Товарищ Щетинина не только хороший капитан, но и хороший товарищ-общественник. Мы все любим нашу Анну Ивановну и гордимся ею».

Деятельность капитана и возглавляемого ею экипажа находилась под пристальным вниманием официальных органов. 31 декабря 1936 г. политуправление Наркомпищепрома СССР предупреждало И. А. Позднякова: «...Вы должны иметь ввиду, что к Вашему пароходу предъявляются исключительно высокие требования в деле постановки политико-массовой работы. Тот факт, что капитаном парохода является единственная в мире капитан-женщина товарищ Щетинина, предъявляет к Вам исключительно большие требования в деле создания образцовой, сознательной дисциплины среди рабочих и повышения их культурно-политического уровня». Интерес к Анне Ивановне проявили и карательные «органы». В страшном 1937 г. на нее явно собирали компромат, но беды не случилось.

Добавим к сказанному выше еще несколько документальных штрихов, иллюстрирующих жизнь экипажа «Чавычи» в 1936 г.

Февраль. Радиogramма в АКО: «Семнадцатого на рейде Ичинского комбината при подъеме кунгаса сломалась тяжеловесная стрела, упала на борт. Больших повреждений, ущерба, и жертв нет, поломалась лебедка...».

Апрель. Радиogramма в АКО: «Во Владивостоке сменили команду на 60 %, военизировали. По столкновению красных пограничников с японцами в Посьетском районе проводили общее собрание, митинг. Вся команда добровольно отчислила 1 000 руб. на подарки раненым бойцам. В морской госпиталь преподнесли лично комиссией парохода. При буксировке катера имелась авария руля, исправили своими силами... 26 апреля полагаем выйти в Корф».

20 июня. Радиogramма в АКО: «...Сообщаю, что проработан новый закон о запрещении абортов. Команда, пассажиры желанно одобрили, вынесли добавления: 1) просить правительство, если мать бросает детей, применения к ней и отцу равной доли наказания, 2) плату за развод должен платить тот, кто первый пожелает развода, 3) нужно установить предел развода, 4) при разводе детей нужно оставлять не обязательно при матери, а тому, кто может дать лучшее воспитание, 5) запрещение абортов всем будет неверно. Если отец, мать больны, необходимо делать аборты, поэтому нужно установить комиссию, которая будет проводить аборты».

5 июля. Радиogramма в АКО: «Экипаж “Чавычи”, обсудив постановление ЦИК и СНК СССР о государственном внутреннем займе четвертого года второй пятилетки... полностью постановление одобрил, добровольно все подписались на месячный оклад. Даем социалистическому государству средства для строительства культурной и радостной

жизни всех трудящихся! Увеличим мощь нашей любимой социалистической родины! Призываем все пароходы АКО подписаться на месячный оклад».

21 августа. Радиogramма в АКО: «Узнали из сообщения Верховной прокуратуры, что вскрыты козни троцкистско-зиновьевского контрреволюционного блока, который вел подготовку совершения террористических актов, к убийству лучших руководителей партии и советской власти. На собрании рабочие требуют от Верховной прокуратуры применить к врагам народа высшей меры наказания...».

3 декабря. Радиogramма в АКОфлот: «“Чавыча” прибыла в Большерецк в ночь с 29 на 30 ноября при сильном восточном ветре. Встала на расстоянии пяти километров от берега. Утром подошли кавасаки... Начали работы, поднялся прибой, один из кунгасов затонул у борта с 200 ящиков консервов. Следующая попытка не удалась, пароход ушел в Микояновск... Обратники (люди, собиравшиеся выехать с Камчатки — С. Г.) в Большерецке живут в палатках и в бане...».

В начале ноября 1936 г. А. И. Щетинина и И. А. Поздняков обратились к начальнику АКО И. А. Адамовичу и руководителю политсектора общества А. Р. Орлинскому с рапортом о выполнении судного годового задания. «Разрешите донести Вам, что пароход “Чавыча”, участвуя первый год в перевозках пассажиров и грузов флотом АКО, досрочно выполнил свой план годовых перевозок, а завершив свой рейс № 4 к 9-му ноября сего года, будет иметь перевыполнение на 3,3 %.

Нам, морякам, по роду своей работы, подвижности нашего предприятия, приходится часто менять свое географическое положение, благодаря чему, работая в АКО и плавая больше всего в водах Камчатки, мы имели возможность видеть ее со стороны океана и Охотского моря. Мы видели Камчатку с ее высокими берегами с востока и полугими с запада, Камчатку зимой, Камчатку летом, то приветливую, то суровую. Видели ее в тумане, в снегу и зеленую летом при солнце. То приближались к ней, то уходили далеко в морские просторы, боясь в борьбе со стихией оказаться выброшенными на рифы.

Мы видели жизнь и труд людей, осваивающих Камчатку. Есть среди нас знающие Камчатку пустынную без маяков, льдами закрытую для посещения ее зимой. Такое представление о Камчатке осталось лишь в воспоминаниях у этих ранних мореплавателей. Резко изменилось культурное и промышленное лицо Камчатки 1936 г.: густая сеть рыбокомбинатов, заводов, электричества, большой промысловый флот

и орудия лова. В темную ночь Камчатка бросает навстречу кораблям свет своих маяков, облегчая мореплавание.

Естественно, что весь организм Камчатки требует общения с большим материком. Такому организму нужны здоровые кровеносные сосуды, роль которых, за неимением пока других видов транспорта, выполняет водный транспорт, где большая роль падает на собственный флот АКО. Своевременная доставка для Камчатки людей, продовольствия, промснаряжения, плавсредств — решает вопрос полезности освоения колоссальных богатств Камчатки для нашей страны.

В 1935 г. флот АКО был пополнен несколькими новыми единицами, в том числе — пароходом «Чавыча». А 1936 г. является первым полным годом работы нашего судна в АКО, но коллектив его в большей своей части составлен из людей, работающих в АКО несравненно больше года. Правда, судозкипаж в подавляющем своем большинстве состоит из людей сравнительно молодого возраста, но с достаточным опытом, знаниями своего дела и условий плавания у берегов Камчатки.

Судозкипаж проникнут гордостью за предоставленное ему право обогащать свою Родину богатствами Камчатки, за право участвовать в цивилизации некогда забытой царской Россией Камчатки с ее полудикими тогда народностями. Гордость наполняет душу за то, что в историю Камчатки мы войдем не казаками-завоевателями, а большевиками.

Большой прилив энергии вызывает исключительное внимание партии, правительства и первого друга Камчатки — дорогого наркома товарища Микояна к нашей работе и жизни. Но и небольшой, казалось бы, едва заметный участок работы — пароход «Чавыча» — не ушел от внимания партии и правительства, и за хорошую работу мы получили командира, награжденного высокой наградой правительства — орденом Трудового Красного Знамени.

Ваше умелое руководство, внимание и забота о нас позволили нам выполнить досрочно годовой план грузоперевозок. В дальнейшем мы, вдохновленные волей к большим победам, обещаем Вам, что под Вашим руководством количество перевезенных нами 23 847 т (против годового задания 23 117) будет значительно увеличено в этом году».

В августе 1936 г. на Камчатку пришло известие о награждении группы рыбаков орденами. Среди заслуживших высокое отличие были и капитаны пароходов АКОфлота «Сима» и «Чавыча» Е. Д. Бессмертный и А. И. Щетинина. 10 января 1937 г. заместитель начальника АКО П. М. Никитиных распорядился откомандировать ее «в Москву за получением ордена». Соответствующее распоряжение в этот день пришло

на Камчатку от начальника Главрыбы Андрианова. На время отъезда полномочия капитана передавались старшему помощнику Зенькову.

23 января 1937 г. в адрес Щетининой пришла телеграмма от наркома пищевой промышленности СССР А. И. Микояна с еще одним поощрением. «Поздравляю Вас и всю команду с досрочным выполнением плана грузоперевозок 1936 г. Особенно отмечаю умелую, энергичную борьбу со стихией. За спасение советского парохода премирую капитана Щетинину двухмесячным окладом, комсостав парохода — полуторамесячным окладом, всю команду — месячным окладом».

В это же время, 23—24 января 1937 г., в Петропавловске проходила производственная конференция предприятий АКО. Ее стенограмма содержит немало примечательных эпизодов, характеризующих состояние дел общества в этот период. Основные проблемы, препятствовавшие нормальной работе АКОфлота в истекшем 1936 г., озвучила Анна Ивановна, уже приобретающая всесоюзную известность. Выдающиеся личные качества, а также большой авторитет среди моряков придавали ее словам значительный вес, заставляя прислушиваться к ним хозяйственных и партийных руководителей различных рангов.

Вот что она говорила об одном из осенних рейсов «Чавычи» в 1936 г. «Мы встали под погрузку, нам сказали, что мы получим груз во Владивостоке. Через некоторое время нас оттянули на ремонт в бухту Димовид и мы должны были на буксире следовать в порт на АКОбазу. Потом внезапно получили распоряжение о том, что поскольку угля во Владивостоке нет (а для того чтобы сняться за углем, обычно даются сутки), мы должны своим ходом идти в бухту Находка за углем. В это время один котел у нас находился в чистке, так как происходила его подготовка к сдаче для получения Регистра.

Я и помполит явились к управляющему Морской конторой для того, чтобы доказать, что нас не предупредили, и мы не можем сами идти в Находку. Управляющий с нами согласился и сказал: “Мы вам дадим буксир”. Только мы пришли к себе, как получаем бумажку, в которой говорится, что вследствие задолженности порта буксир нам не дадут, и содержится категорическое распоряжение сниматься в Находку. Пришлось срочно готовиться. Таким образом мы получили три разных распоряжения в один день».

Недостатки при погрузке судов проявлялись не только в их простоях, но и в нерациональном размещении грузов. «Ни одно судно не обходится без беды по части спецификаций. Ведь по спецификации составляется план. А у нас спецификации часто меняются. Я помню, когда

выяснилось, что мы идем в Корф и Олюторку, то Владивосток и Петропавловск об этом прекрасно знали, а потом оказалось, что идем только в Корф. И уже после этого нам дали другую спецификацию. Мы получили совершенно другой груз, и нам с ревизором срочно пришлось составлять другой план, иначе планировать погрузку.

В плане погрузок АКО и Морфлота совершенно ясно оговорено, что спецификация должна сдаваться за определенное количество суток до погрузки. Это систематически не выполняется... Получается так, что дают определенную спецификацию, потом этого груза не хватает, заменяют его другим... при такой нагрузке никаких правил не может быть соблюдено. Ведь должно быть заранее рассчитано, какой должен быть дифферент, какой должен быть центр тяжести и т. д. А у нас дают самые разнообразные грузы... лампочки погружали под тяжелый груз... У нас, как правило, план-наряд получается за день до ухода судна в рейс, а спецификация все время меняется.

Неразбериха продолжалась и в самом плавании. «Приходим в Пымту, стоим двое суток. С берега приходит кавасаки и спрашивает, зачем пришла “Чавыча”. Мы простояли двое суток, а берег даже не знал, зачем пришел пароход».

План плаваний судов АКО, разрабатываемый на позднюю осень и зиму, не всегда учитывал навигационные условия на камчатских побережьях. «Нужно осваивать Камчатку, но нужно считаться с природными условиями, — говорила Анна Ивановна. — Уже пора убедиться, что в осеннее время на западном берегу работать невозможно, и держать там десять судов невозможно. В некоторых районах плавания лед мешает работать: это в Олюторском заливе и проливе Литке. Поэтому АКОфлот должен учитывать это и посылать суда туда раньше или позже, нужно избегать делать туда навигации в это время. “Чавыча” в этом году имела поломки и согнула винт, и все это в Олюторском районе».

Капитан назвала ряд организационных и технических мероприятий, проведение которых могло улучшить работу флота, таких как:

- получение судном план-наряда и спецификации на следующий рейс сразу после прибытия в порт, без задержек;

- личные посещения пароходов начальником АКОфлота для знакомства с их состоянием;

- закрепление каждого судна за определенным комбинатом: «тогда будут взаимно стараться и судно, и берег наладит работу»;

- четкое планирование работы флота в ненавигационное время. Зачастую суда одновременно становились в ремонт и также в одно

время выходили из него, сгучиваясь в порту Петропавловска, не приспособленном для их массовой обработки;

— организация ремонта на основе заранее сообщенных техническим службам дефектовочных ведомостей. Это позволяло бы к прибытию пароходов на завод подготовить необходимые материалы и приспособления, «тогда у нас суда не будут запускать»;

— создание в Петропавловске особого «морского склада» и его отделения во Владивостоке. «Склад необходим, чтобы нам не бегать и не кланяться АКОснабторгу и АКОрыбснабу... так как у нас суда не заходят в Петропавловск по полгода, а потребность в материалах для ремонта у судов имеется»;

— организация резерва моряков для замены специалистов, накапливавших за время плавания много выходных дней;

— своевременная передача на суда извещений об изменении условий плавания, дабы избежать ситуаций вроде: «Нам не сказали, что в Петропавловске выставлены огни, и мы не знаем, где они выставлены»;

— регулярное направление пароходам метеосводок и сведений о ледовой обстановке;

— установка маяков или отличительных знаков на всех рыбокомбинатах, оборудование судов современными навигационными приборами, «а то наш лаг так работает: мы проходим десять миль, а лаг показывает пять».

В своих морях капитан была уверена. «Мы, команда, план выполним. Выполним и перевыполним, но если организация окажет нам большое внимание и обеспечит нас материалами». На реплику А. Р. Орлинского: «А если внимание не сосредоточат, то план не выполните?», Анна Ивановна ответила: «План будет выполнен. Но, мы Вас заставим уделить нам достаточно внимания!».

КАК «ОРОЧОН» СПАСАЛ «СИМУ»

В 1935 г. на расширение морского флота АКО правительство СССР выделило миллион рублей. На эту сумму общество закупило за границей несколько уже эксплуатировавшихся транспортов, которые начали прибывать на Камчатку осенью 1935 г. 10 октября в Петропавловск пришел пароход «Сима», который сразу же включился в работу по снабжению камчатского побережья и вывозу продукции с расположенных там рыбокомбинатов.

В следующем 1936 г. работа «Симы» началась 12 февраля рейсом из Петропавловска на западное побережье и затем до Владивостока. 13 февраля на общесудовом собрании экипаж «проработал» рейсовое задание. Для палубной команды был составлен ежесуточный план обработки каждого трюма. Машинная команда «расписала» между собой отдельные механизмы. Во время рейса отличились матросы Беликов, Деев, Суконов, Краснов, третий помощник капитана Крикун, кочегары Постак и Панин, машинисты Шнек и Сафронов, получившие по окончании плавания денежные премии. Вместо положенной «люкосуточной» нормы выгрузки на трюм в 90 т фактически обрабатывалось до 190. В итоге план был выполнен на 195 %. Второй рейс по маршруту Владивосток — западное побережье Камчатки — Владивосток длился с 4 мая по 7 июня и, в целом, также прошел успешно.

Следующее плавание со снабженческим грузом и рабочими для рыбокомбинатов из Владивостока на восточное побережье Камчатки «Сима» начала 23 июня 1936 г. Пароход под командованием капитана Якимова отправился в Находку за бункеровочным углем, погрузка которого заняла четверо суток. Затем ранним утром 28 июня он снялся в Петропавловск.

«Сима» — сухогрузный пароход. Построен в 1923 г. в Лютене (Германия). Грузоподъемность 3 500 т, дейдейт 5 600 т, скорость 9 узлов. Шесть пассажирских мест. Запасы угля 1 082,5, воды — 940 т. Четыре трюма, девять лебедок грузоподъемностью по 5 т. Длина 102,96, ширина 14,7, осадка в полном грузу 6,7 м. Экипаж 53 чел.

В море на специально организованных занятиях пассажиры и команда знакомилась с проектом «Сталинской Конституции». Проект одобрили, слушатели в процессе обсуждения задали докладчикам 153 вопроса, 17 человек высказали свое мнение при обсуждении докладов. 30 июня пассажирам, подавляющее число которых ехало на Камчатку впервые, была прочитана лекция о ее природных условиях. Ее провел один из сотрудников находившейся на пароходе научной экспедиции. Лекция собрала около трехсот человек и вызвала большой интерес. На 3 июля наметили провести с пассажирами беседу о рыбной промышленности Камчатки, но последовавшие вскоре события заставили ее отложить.

Вечером 2 июля, следуя в плотном тумане, «Сима» приблизилась к берегу и выскочила на камни. Берег с борта судна был замечен в 19:30, когда до него оставалась всего несколько десятков метров. Машине тут же был дан полный задний ход, но остановить пароход не удалось.

Днище «Симы» оказалось пробито. В районе расположения угольных бункеров корпус судна пронизала гряда острых скал.

Туман для судов того периода, не имевших радиолокаторов и эхолотов, являлся серьезной опасностью. Во время движения «Сима» подавала гудки, но эхо, отражавшееся от прибрежных скал, было принято на ней за сигналы встречного судна. Из-за тумана никак не удавалось определить точное место положения «Симы». Судя по показаниям лага, она находилась в районе Четвертого Курильского пролива, однако, как выяснилось позже, пароход оказался южнее — возле острова Онекотан.

Остров Онекотан принадлежал Японии. Неподдалеку от него располагалась ее военно-морская база. Отношения между Японией и СССР в середине 1930-х гг. были напряженные, незадолго до описываемых событий между странами в Посъетском районе имел место пограничный конфликт.

Отдельные пассажиры, особенно впервые находившиеся в море, растерялись, считая, что они попадут в плен к японцам или погибнут от шторма. Помполит «Симы» Евфграфов и коммунисты, схавшие на Камчатку, беседовали с людьми, разъясняя им обстановку и подбадривая упавших духом. Часть партийцев закрепили за трюмами, в которых размещались пассажиры. Так удалось избежать возникновения среди них паники.

«Сима» стала готовиться к встрече японских властей. На ней среди прочих пассажиров находились около шестидесяти военнослужащих. Советские администрации парохода, коммунистов и командиров решили переодеть их в штатское, а форму, воинские и партийные документы спрятать. Начальник строительства спиртового завода, следовавший с семьей на судне, снабдил их новыми документами. Его жена выписывала необходимые удостоверения, тут же для них придумывали должности и квалификации, а также сочиняли различные адреса. Затем были составлены новые списки пассажиров.

Старания оказались ненеправильными. Вскоре к «Симе» подошла шлюпка с пятью японцами, двое из них поднялись на пароход. Несколько рабочих на палубе «стрельнули» у них по сигаретке. Прибывшие пробыли на капитанском мостике около часа. Они интересовались пароходом, судовыми документами и грузами.

После первого посещения парохода японцами, его командование провело «широкую разъяснительную работу с массами», запретив им вступать в контакт с иностранцами. В следующий раз с двух эсминцев на катере и шлюпке прибыли еще восемь японцев. Среди них был

переводчик. Визитеры вновь поднялись на мостик, снова расспрашивали о месте назначения, характере груза. Особо они интересовались количеством пассажиров, а также смотрели их списки. На сей раз люди находились в трюмах. Японцы опять пробыли на судне около часа, опечатали судовую радиостанцию, но позже разрешили ею пользоваться.

Сразу же после аварии «Сима» пыталась сняться с камней самостоятельно. Для этого с кормы были заведены два якоря, машина на полную мощность работала на задний ход. Усилия оказались тщетными. Следующая попытка, предпринятая с наступлением прилива, тоже оказалась неудачной.

«Сима» дала радиogramмы в АКО и находящимся в море судам с просьбой о помощи. Вскоре к месту аварии подошел пароход АКО-флота «Орочон». Руководителями спасательной операции АКО назначило капитана «Орочона» Г. И. Александрова и помполита В. Г. Лопырева. Начальник АКО Адамович приказал капитану «Симы» Якимову выполнять все распоряжения Александрова, которого уполномочил «поступать по спасению “Симы” так, как это будет требовать дело». Александрову следовало ежечасно информировать руководство общества о ходе работ.

Несколько раз «Орочон» пытался стянуть «Симу» с камней. На него были заведены буксиры, которые в силу ветхости быстро рвались. Стало ясно, что без облегчения «Симы» снять ее не удастся. Для этого было решено перевезти с аварийного судна на «Орочон» пассажиров и наиболее ценные грузы. Перевозку производили пятнадцать кунгасов, которые «Сима» везла с собой на палубе. Лопырев доложил руководству АКО о том, что с ее борта спущены все кунгасы, на которые силами 19 бригад, организованных из пассажиров, началась погрузка содержимого трюмов. Лучшей бригаде была обещана премия в размере 1 000 руб. Некоторые из пассажиров «Симы» работали очень хорошо, за что получили благодарность от командования судна. Каждому из них позже выдали на руки копию приказа по судну о поощрении.

Кунгасы перемещались от судна к судну по заведенным между ними леерам. Таким способом на «Орочон» выгрузили 80 т смолы, 71 т угля и других грузов, а также 600 ящиков с консервными банками. Некоторое количество малоценного груза выбросили за борт.

При пересадке пассажиров среди них возникло недовольство: двенадцать семей оказались разьединенными. Причиной этого стал приказ японцев «Орочону» немедленно выйти в нейтральную зону (за пределы трехмильной полосы от берега). 5 июля из Петропавловска

пришло разрешение «Орочону» работать в японских водах, и на следующий день семейства воссоединились.

Растерянности среди экипажа не было, на заводке якорей, буксиров и лееров он сплоченно работал почти круглосуточно. Особенно отличились боцман Беликов, матросы Харичков, Турпак, Суконов, Деев, Ильченко, старший механик Башков, второй помощник капитана Кадет. Но не все трудились не за страх, а за совесть. Во время пребывания «Симы» на камнях два члена ее экипажа были уволены с судна. Один из матросов отказался выйти на работу по заводке леера на «Орочон», коچهгар, назначенный на лебедку для выгрузки угля, явился к ней пьяным. Водка продавалась кем-то из пассажиров, которого, несмотря на ряд проведенных обысков, найти не удалось.

7 июля руководство АКО рассматривало возможность доставки на «Симу» водолазов со спасательного судна «Кит». Очередная сводка о ходе аварийных работ гласила: «Переброска водолазов Бондаренко и Шубникова со спасательного судна “Кит” самолетом к месту аварии “Симы” (полсоток хода от Озерной). Пароход “Орочон” вчера пытался стянуть — не удалось. Необходима быстрая разгрузка. Поперек бункеров проходит гряда камней. Выгрузка самого ценного на “Орочон” (капитан Александров). Вечером в 22 часа пытаемся в третий раз стягивать облегченную от груза “Симу”. Положение с принятиями уже пассажирами серьезное из-за отсутствия на “Орочоне” специальной организованной кухни. Организовали выдачу сухого пайка, берем его из груза. Денег на оплату у большинства вербованных пассажиров нет».

Стягивать «Симу» больше не пришлось — к вечеру 7 июля облегченный пароход самостоятельно вспыл, сойдя с камней. Капитан Якимов направил в АКО следующую радиограмму: «20 часов 15 минут... судно всплыло, на станových якорях стянулся на глубину... креплю кунгасы по-походному, прибыва воды нет, успеваем откачивать».

Капитан Александров предложил «Симе» стать рядом с «Орочоном» для выяснения ее способностей самостоятельно продолжать плавание. «В случае благоприятного исхода готов был ее конвоировать без перегрузки и снятия пассажиров в Петропавловск. Погода туманная, собираемся поднимать на борт кунгасы. “Сима” надеется дойти своим ходом».

На следующий день Александров информировал руководство АКО следующим сообщением: «Восьмого в пять утра вышел в Петропавловск. “Сима” идет впереди нас». Утром 9 июля он связался с «Симой»

и получил от нее следующий ответ: «Погода ясная, подхожу к берегу, помощи не нужно, следую в Петропавловск. Привет. Якимов».

Так закончилась операция по спасению «Симы». За нее командование «Орочона» получило благодарность от руководства АКО, а рядовые члены экипажа — премию и оплату сверхурочных работ. Командному составу премию не выплатили, что вызвало его законное недовольство, дошедшее до начальника политотдела АКО. Последний телеграфировал на «Орочон» помполиту Лопыреву: «Награждение за снятие “Симы” выразилось благодарностью начальника АКО командованию парохода и 2 000 руб. премии, также сверхурочные полагаются только лишь рядовому составу. Никто не мешал Вам вместе с капитаном, находясь в Петропавловске, уточнить этот вопрос личным докладом начальнику АКО...».

Впрочем, в конце концов справедливость восторжествовала. 31 октября 1936 г. начальник АКО издал следующий приказ. «Пароход “Орочон” провел успешно работу, в частности, — успешную работу по оказанию помощи пароходу “Сима”, успешное выполнение снабженческого рейса в северной части западного побережья Камчатки. Хорошие темпы работы “Орочона” вместе с Микояновским комбинатом обеспечили погрузку рыбопродукции. В связи с этим приказываю премировать капитана парохода “Орочон” товарища Александрова оплатой путевки для лечения за счет АКОфлота, а также увеличить ему отпуск сверх нормального на срок, необходимый для лечения.

Помполита Лопырева, стармеха Ковалева, старпома Дудникова — премировать месячным окладом. Для премирования остальных работников экипажа, командного состава разрешаю израсходовать к ранее выданному двум тысячам еще две тысячи. Директору Микояновского рыбокомбината товарищу Шведову и начальнику политотдела... за организацию совместно с пароходом успешной погрузки рыбопродукции объявляю благодарность и разрешаю за счет комбината израсходовать две тысячи рублей на премирование... участвовавших в погрузочных работах».

Виновником аварии был признан капитан «Симы». «Не были соблюдены элементарные правила судовождения — не было впередсмотрящего, шли в тумане полным ходом при повороте в пролив, при виде выступления прямо по носу скал, четвертый помощник проявил растерянность, да к тому же не имел права капитан ставить его одного на вахту».

В Петропавловске начался ремонт «Симы». Док здесь отсутствовал, поэтому решили ограничиться тем, что днище парохода в местах поврежденных залили бетоном. Его, в общей сложности, было израсходовано почти 150 т. В очередное плавание пароход вышел уже в августе 1936 г. Его экипаж возглавил капитан Гарнизонов. Рейс протекал по восточному побережью Камчатки. Пароход посетил девять пунктов, сдал снабжение и принял рыбопродукцию. За время рейса отличилась механическая служба. «Кочегары 1-го класса Тараканов и Панин во время своих вахт равномерно держали пар на марке в течение всей вахты, благодаря чему на их вахтах машина увеличивала ход парохода до 9,5 миль, вместо 8 на других. Экономия угля за сутки 6—7 т... Старший механик Башков судовыми силами организовал работы заводского масштаба: отливку подшипников главной машины. Четвертый механик Мельников хорошо заведовал палубными механизмами, без простоев по вине лебедек».

Не обошлось и без происшествий: 1 ноября в Усть-Камчатке при отходе от берега пароход потерял якорь, здесь же во время выгрузки разбили бочку с суриком, утопили винт для моторного катера и два мешка сахара. Стоимость утраченного «вычли с винтовых в тройном размере», после чего потерь груза больше не было.

Моряки жаловались на плохое питание: «Отсутствуют свежее мясо, овощи, была солонина и макаронные изделия, остальное заготовить не могли, так как АКОфлотом не были отпущены средства. С половины октября питание удовлетворительное, так как на комбинатах заготовили свежее мясо, картофель. На пароходе нет рефрижераторной установки... были случаи, когда в июне вышли в рейс на восточное побережье с 1 000 кг мяса, заготовили во Владивостоке, дошли до Петропавловска — испортилось».

Несмотря на то, что корпус судна после аварии требовал замены около двадцати листов обшивки и части набора, оно работало без серьезного ремонта до конца 1938 г. С января по июль 1939 г. АКОфлот не давал «Симе» никаких заданий, ссылаясь на невозможность ее эксплуатации из-за пробоины (величина которой толком так и не была исследована). В док пароход также не ставили, используя его в качестве своеобразного склада. При этом на нем содержался полный штат команды. В конце июля 1939 г. Регистр СССР разрешил «Симе» выход в море, после чего она направилась в рейс на побережье и за лесом на Сахалин. Только в конце 1939 г. пароход был поставлен в очередь на капитальный ремонт на Петропавловской судовой верфи.

ЭШЕЛОН ИДЕТ НА ВОСТОК

Препятствием бурному экономическому развитию Камчатки, начавшемуся в конце 1920-х годов, стало отсутствие на полуострове достаточного количества рабочих рук. Население Камчатского округа в ноябре 1927 г. составляло 34 269 чел. На громадной территории оседло проживало всего 20 262 чел. При этом в основных районах насчитывалось следующее число жителей: в Большерецком — 2 432, в Усть-Камчатском — 3 104, в Тигильском — 3 628, в Карагинском — 3 262. В Петропавловске жило лишь 1 697 чел.

Наймом и доставкой на полуостров рабочей силы занималось специальное подразделение АКО — Вербочное бюро (Верббюро). Сеть его пунктов была разбросана по всей стране, в первую очередь, — по традиционным рыболовецким регионам. Масса людей, не имевших навыков работы на рыбных промыслах, ввозилась из центральных областей СССР. Часть из них ломала привычную жизнь, спасаясь от нужды.

Вот документ, характеризующий достаток завербованных, датированный 28 марта 1933 г. «Мы, нижеподписавшиеся, вербовщик АКО Батраков, от Борского сельсовета товарищ Медведев, в присутствии завербованных рабочих Григорьева и Захарова, составили настоящий акт в нижеследующем. Граждане села Несмеяновки Борского района Долгих Павел Степанович и Долгих Матрена Алексеевна, завербованные АКО в качестве промрабочих, которые самовольно взявшие семью и иждивенцев четыре человека, и получившие аванс в сумме 150 руб., граждане Долгих, не желающие ехать без иждивенцев согласно договора, возратить вышеуказанную сумму 150 руб. отказываются, на что и составлен настоящий акт. При описи имущества на месте у Долгих такового не оказалось». Похоже, что не последнюю роль в том, что это семейство согласилось ехать на далекую и суровую Камчатку, сыграл небольшой денежный «задаток».

Набор отечественной рабочей силы обычно начинался в феврале и длился до самого конца весны. К началу апреля первые работники начинали прибывать во Владивосток. Так, в апреле 1934 г. АКО завербовало 1 703 чел., из них во Владивостоке уже находилось 400. Средняя численность работников АКО в этом году составляла 15 846 чел., из которых 10 466 трудились в рыбной промышленности. Наиболее крупными предприятиями АКО являлись Кихчикский и Озерновский рыбокомбинаты (1 469 и 1 026 чел. соответственно), а также подразделения

владивостокской конторы, в которых вместе с персоналом здешней жестяно-баночной фабрики работали 2 636 чел. Аппарат дирекции АКО в Петропавловске насчитывал 208 сотрудников.

Систематический вывоз рабочей силы из различных регионов страны привел к сокращению числа местных рыбаков. Они, отправляясь на сезонную работу на Дальний Восток, назад почти не возвращались, оседая на новом месте. Противодействуя этому, администрации некоторых районов Азово-Черноморского бассейна пытались «затормозить отход ловцов». Так, в 1936 г. в Новороссийском районе «имели место случаи выделения и посылки к нашему пункту вербовки наряда милиции, в задачу которого ставилось препятствовать заходу к нам рабочих, желающих вербоваться на Камчатку». Тем не менее, вместо ожидаемых 800 здесь завербовали целых 946 чел.

Аналогичное положение наблюдалось и в Сталинградском крае. Здесь местные власти прямо вербовке не препятствовали, но нанять требуемое количество людей также не позволили. Сокращено было и число районов, где разрешалась вербовка. «Особенные препятствия, даже своего рода враждебное отношение к вербовке АКО, мы встречали в Енотаевском районе и в Астрахани, где местными органами власти уже ставился вопрос о выселении нашей вербовочной конторы из города в Харабалинский район, что несомненно не только затруднило бы, но даже привело бы к полному срыву всей нашей вербовочной работы».

А вот в Западной Сибири наоборот, «вербовка в этом году (1936 г. — С. Г.) сопровождалась исключительно благоприятными условиями и помощью со стороны краевых организаций». Здесь АКО пользовалось авторитетом, поэтому план набора был перевыполнен на 22,1 % (вместо 1 800 приняли 2 223 чел.). 174 чел. отправились на Камчатку на постоянную работу, заключив договоры на три года.

В этом регионе «была поставлена задача переклочения рабсилы, главным образом, на сельские местности, так как в прошлые годы рабочие набирались по преимуществу в городах». Особенностью местной вербовки являлось то, что отсюда, в отличие от европейской части СССР, вместе с рабочими на полуостров отправлялось небольшое количество домочадцев: 2 223 работника захватили с собой всего 61 члена семьи. АКО с удовлетворением отмечало, что «такой незначительный процент иждивенцев значительно удешевляет плановую стоимость вербовки одного рабочего по этому краю».

Давших согласие ехать на Камчатку ждала долгая дорога: в пути они нередко находились два и более месяца. Вот как была организована

доставка рабочих на полуостров в 1936 г. В соответствии с планом, сюда предполагалось доставить 13 644 чел., из них 1 644 — с Дальнего Востока, а 12 000 — из Сибири и центральных областей СССР. В декабре 1935 г. заявка на рабочую силу была увеличена: теперь только для Рыбного управления АКО требовалось 12 360 чел.

В ноябре 1935 г. правительство определило численность рабсилы в 9 900 чел. Начать вербовку оно разрешило 16 января 1936 г. Всего было набрано 9 117 чел. Их сопровождали 2479 иждивенцев, в том числе 1 354 ребенка. Первые два эшелона с людьми двинулись во Владивосток по железной дороге 18 и 22 февраля 1936 г. К лету сюда прибыло, в общей сложности, 9 066 чел. Во Владивостоке по медицинским причинам отсеклось еще 60 работников, которых пришлось отправить обратно. Этот факт свидетельствовал о том, что врачебные комиссии на местах не уделяли достаточного внимания медосмотру людей, направлявшихся в столь дальний путь.

Сложности с отправкой эшелонов возникли из-за несвоевременного получения средств от Госбанка. Поздний перевод денег едва не сорвал отправку из Сызрани последнего, самого большого, состава, насчитывавшего 1 550 чел. По плану он должен был выйти 28 апреля 1936 г., но первый перевод пришел только 27 апреля. В результате рабочие не получили авансов. Части из них выдали деньги уже в пути, часть догоняла эшелон пассажирскими поездами. В ряд районов средства не пришли «вследствие наступления первомайских праздников», поэтому более 200 чел. ехали до Новосибирска за свой счет. Здесь только на девятый день после отправки уполномоченный АКО выплатил причитающиеся им деньги.

Такое несвоевременное финансирование, по мнению представитель АКО, «могло сорвать отправку, так как рабочие... могли просто отказаться от посадки... завербованные рабочие могли разойтись в пути следования, что привело бы АКО к большим материальным убыткам». Отсрочка отправки вагонов вызвала их простой, за который АКО пришлось уплатить крупный штраф.

Эшелоны с рабочими включали вагоны-изоляторы, лавки, клубы. Руководящий состав ехал в специальном вагоне, в котором также размещалась канцелярия. Отправку эшелонов затруднило сокращение числа предоставляемых вагонов: в феврале их подали только 80 вместо 97, а в марте — 160 вместо 226. Три вагона в пути вышли из строя: у них полопались оси. В каждом вагоне располагались 28 чел. Время в пути люди коротали, посещая клуб, кроме него работал

«особый актив культурников из самих рабочих непосредственно по вагонам». Эшелоны снабжались газетами, литературой политико-просветительского характера и беллетристикой, настольными играми, музыкальными инструментами и патефонами. Во всех эшелонах выходили стенные газеты и действовали самодеятельные хоры и музыкальные кружки. В первом и втором составах проводилась техническая учеба.

«Методы культмассовой работы во всех эшелонах были почти одинаковыми и почти не отличались от обычной работы в этом направлении прошлых лет. Исключением из этого был эшелон № 7, где под руководством и при непосредственном участии помощника по политической части начальника эшелона товарища Заонсохова в эту работу было внесено новое. За путь следования эшелона был организован санитарный кружок, которым подготовлено и выпущено шестьдесят значкистов ГСО, все до одного в этом эшелоне вагоны участвовали в соцсоревновании и 80 % рабочих были охвачены индивидуальным соревнованием, объектами которого были борьба за чистоту и порядок, дисциплинированность, изжитие пьянства, выпивок и ругани и т. д.»

Время следования поездов до Владивостока достигало месяца. Питались люди на определенных станциях по талонам Главного управления буфетов транспорта наркомата внутренней торговли СССР. «Организация такого горячего питания... является чрезвычайно важной и политически ответственной задачей. В условиях зимнего следования такое питание особенно необходимо. Однако надо прямо сказать, что за небольшим исключением, обеды не заслуживают удовлетворительной оценки. Очевидно, лозунг “Жить стало лучше, жить стало веселей!” еще полностью до станционных буфетов не дошел. Администрация буфетов совершенно забывает, что в настоящее время, при возросшей зажиточности колхозников и рабочих, их нельзя кормить “по старине” стандартными обедами 1932—1933 гг. с весьма низким качеством и неудовлетворительными вкусовыми ощущениями». Плохое качество пищи стало причиной массового отказа от этих «стандартных обедов». Из розданных московской конторой АКО 207 тыс. талонов 130,9 тыс. было возвращено обратно.

Медицинское обслуживание людей в пути проводилось во включенных в состав эшелонов санитарных вагонах. За все время следования десяти составов в пути из-за несчастных случаев погибло восемь пассажиров. Четырнадцать заболевших сняли с поездов и поместили в железнодорожные больницы.

Прием прибывающих во Владивосток не всегда проходил гладко. Несмотря на то, что о подходе каждого эшелона здешнее Верббюро своевременно извещалось по телеграфу, поселенческий лагерь на Второй Речке оказывался не подготовлен к приему приезжавших. Зачастую их встреча и размещение носили настолько безобразный характер, что вызвали многочисленные коллективные жалобы, адресованные местным органам власти и даже в Москву — самому наркому пищевой промышленности А. И. Микояну.

Представители владивостокской конторы АКО не встречали ни один эшелон, хотя об этом было заранее договорено. По прибытии на Вторую Речку рабочие вынуждены были несколько суток ночевать под открытым небом на морозе или под дождем. В результате этого люди заболели. Возмущенный происходившим, рабочий Леун обратился к руководству московской конторы АКО и в газету «Правда» с письмом, в котором он так охарактеризовал условия своего пребывания в переселенческом лагере. «Проведя четыре дня на сырой земле... я заболел ангиной, гриппом, сильно простудился. Место в палатке мне не предоставили ввиду переполнения. Центральная поликлиника признала у меня острый ревматизм рук, ног и поясницы».

Все без исключения начальники эшелонов отмечали «исключительно безобразный прием рабсилы и непринятие своевременных мер к размещению рабочих по баракам и палаткам».

Дальнейший путь на Камчатку завербованные продолжали на судах АКО или Дальневосточного государственного морского пароходства (ДВГМП). В середине 1930-х гг. людей перевозили, как правило, на грузовых пароходах в твиндеках, оборудованных нарами. При этом в трюме могли находиться промысловый груз, снабжение, продовольствие, а иногда — и уголь. Специальные пассажирские суда, такие как пароход ДВГМП «Ильич» (первый), могли принять ограниченное число пассажиров. В каютных местах, имевшихся в количестве от четырех до шестидесяти далеко не на всех грузовых пароходах, следовал руководящий состав предприятий. Ограниченность срока, в течение которого людей необходимо было доставить на промыслы, чтобы успеть к началу лососевой путины, и недостаток судов вынуждали размещать на пароходах до тысячи пассажиров, а в отдельных случаях и больше. Условия, в которых перевозились люди, зачастую были очень тяжелыми.

Руководство Кихчик-Кольского рыбокомбината докладывало начальнику политсектора АКО А. Р. Орлинскому об обстоятельствах одного пассажирского рейса следующее. «Посадка же и проезд на

Камчатку на пароходе поставлены отвратительно. На “Шатурстрое” (пароход ДВГМП — С. Г.), когда он шел в Митогу, было около 2 000 пассажиров, находившихся в трюме. Во время плавания в течение девяти дней штормило. Из-за тесноты и качки люди валялись в своих вонючих испражнениях друг на друга. Из трюма несся кислый запах. Питьевая вода давалась на 50 % с соленой. Основным питанием была треска-клипфикс. В довершение всего на палубе были устроены походные кухни рядом с бочками горючего. Загорелась кухня — затушили. Но могли бы погибнуть и пароход, и народ. Такая езда озлобляет людей. Люди устают от таких переездов. Производительность труда в первые дни их прибытия на промыслы ничтожна. Прибывших к месту работы рабочих размещают по палаткам и баракам с двойными нарами. Теснота, клопы, вши, отсутствие дезинфекционных средств — явление неизбежное. Публика, прошедшая “огонь, воду и медные трубы”, быстро приспосабливается к обстановке, но культурный рабочий только и мечтает отбыть сезон и уехать восвояси...».

16 мая 1936 г. из Владивостока в Петропавловск отправился пароход АКОфлота «Эскимос», имевший на борту 1 108 чел. Судно шло со скоростью около 7 узлов, поэтому его плавание длилось одиннадцать суток. Невероятная скученность людей в твиндеках имела последствиями антисанитарное состояние и вспышки инфекционных заболеваний. Часть пассажиров, в основном малолетние дети, оказалась больна и во время рейса скончалась.

Некоторые выводы из случившегося были сделаны, морская перевозка людей в следующем сезоне оказалась более упорядоченной. 5 января 1937 г. был утвержден контингент рабочей силы, которую следовало завербовать на начавшийся год. Его численность определялась в 11 150 чел., из которых на рыбопромышленность приходилось 9 150 чел.

На перевозку пассажиров между Вербюро и АКОфлотом заключались хозрасчетные договоры. Для того чтобы вовремя доставить людей на комбинаты и предотвратить практику прошлых лет «продолжительной задержки транзитных рабочих во Владивостоке», начальник АКОфлота В. М. Слободенюк обязывался «под личную ответственность специально для перевозки транзитных рабочих в 1937 г. выделить два парохода... соответственно оборудованных нарами, кухнями и прочими службами...».

Помимо двух специализированных пароходов, начальник АКО обязывал АКОфлот на каждом его пароходе, выходявшем из Владивостока на Камчатку, перевозить людей в оборудованных твиндеках. Для

постройки в них нар управление снабжения АКО должно было без задержек отпускать лесоматериал и гвозди. Их стоимость относилась на счет комбинатов, на которые следовали люди.

«В целях обеспечения лучшего обслуживания рабочих в пути следования Владивосток — Камчатка предлагаю начальнику АКОснабторга... организовать на всех пароходах... общественное питание и продажу продуктов первой необходимости за наличный расчет... Начальнику вербовочной конторы вменяю в обязанность заблаговременно выделять из числа едущих рабочих необходимый штат поваров и обслуживающих кухню рабочих. Оплату этих рабочих производит АКОснабторг по существующим ставкам...».

С учетом того, что поселок Рыбак не мог полностью обеспечить транзитных пассажиров жилплощадью, Верббюро обзавелось своим мобильным жилфондом из 250 небольших палаток общей вместимостью 2 500 чел. В Петропавловске оно должно было в 1937 г. построить общежитие для транзитных пассажиров на 100—150 чел.

Вот в таких условиях несколько десятилетий назад проходило заселение нашего полуострова. Значительная часть приехавших на рыбные промыслы и другие предприятия АКО осела здесь навсегда, связав свою жизнь с Камчаткой. Возможно, что именно их потомки, а может быть и они сами, сейчас читают эту книгу.

КАК «ЭСКИМОС» ВОЗИЛ ПАССАЖИРОВ

Характерной чертой рыбной промышленности Камчатки в 1930-х гг. являлась ее ярко выраженная сезонность. Основные промыслы работали ограниченное время — не более четырех месяцев в году. Отсутствие в области достаточного количества рабочих рук заставляло завозить их из материковой России и Японии. По мере роста масштабов и количества местных рыбопромышленных предприятий непрерывно увеличивалась и общая численность ввозимых рабочих и служащих.

По данным, приведенным директором-распорядителем АКО Б. И. Гольдбергом в записке, адресованной И. В. Сталину, на предприятиях общества в 1928 г. трудились 3 017 русских и 1 500 японских рабочих. К 1932 г. их число и соотношение изменились, составив 12 164 и 500 чел. соответственно. Этот год стал последним, в течение которого на советских предприятиях работали иностранцы. В 1934 г. через порт

в Петропавловске, по сообщению начальника политотдела порта и транспорта АКО В. Т. Ершова, прошло уже 25 657 чел.

К весне, началу промыслового сезона, вербовочное бюро АКО сосредотачивало желающих работать на Камчатке в поселке Рыбак под Владивостоком. Затем, по мере подхода судов, завербованные автотранспортом доставлялись во Владивостокский порт и размещались на пароходах. Многие рабочие следовали на Камчатку семьями, поэтому на судах зачастую находились десятки детей. Для них судовые администрации силами ехавших педагогов, медработников и активистов организовывали своеобразные «детские сады», готовили специальное питание.

Одним из судов, регулярно перевозивших рабочих на Камчатку и обратно, являлся пароход АКОфлота «Эскимос».

Четырехтрумный грузовой пароход «Эскимос» был построен в 1919 г. по заказу США в Токио (Япония). Приобретен АКО в 1929 г., первый капитан — Г. Г. Пот. Чистая грузоподъемность судна составляла 3 200 т, дедвейт 4 952,3 т. Осадка в полном грузу 7,07, без груза — 3,84 м. Длина 93, ширина 13,3 м. Пассажироместимость: 24 классных места, до 800 — в твиндеках. Запас угля 1 600, воды — 711 т. Расход угля на ходу до 32 т в сутки. Грузовые операции выполнялись девятью паровыми лебедками и четырехтонными стрелами, а также одной тяжеловесной стрелой. Пароход имел четыре шлюпки. Главная машина тройного расширения мощностью 1 500 л. с. обеспечивала ему скорость хода до 8 узлов. Экипаж по штату насчитывал 50 чел.

Трансфинплан «Эскимоса» на 1936 г. предусматривал выполнение семи рейсов и перевозку 33 000 «тонно-пассажиров» (один пассажир засчитывался за одну тонну груза). 9 февраля 1936 г. «Эскимос» под командованием капитана Н. М. Остапока вернулся из Петропавловска во Владивосток. В предыдущем рейсе судно успешно снабдило западное побережье Камчатки, выполнив план на 147 %. Наиболее отличившиеся члены экипажа — Козлов, Корольков, Ведута, Чеков, Мацевич, Коновалов — получили за ударную работу премии в размере от 200 до 400 руб.

Пароход встал на текущий ремонт, в ходе которого необходимо было перебрать главную машину, гребной вал, лебедки, вычистить котлы, а также заменить изношенный штуртрос. Продолжительность ремонта оценивалась в полтора месяца. Главные механизмы команда отремонтировала своими силами, закончив работы раньше срока. Остальные заказы, переданные местным предприятиям, своевременно выполнены не были (последнюю деталь доставили на пароход только 29 апреля).

Сменивший Остапука капитан Гарнизонов докладывал в Петропавловск о готовности судна встать под погрузку с 16 марта. Морское же агентство АКО во Владивостоке сообщало, что ремонт закончился лишь 16 апреля, а фактически судно можно было начинать грузить только с 25 апреля.

Такая разноречивая информация о состоянии дел на «Эскимосе» характеризует отношение к делу лиц, ответственных за эксплуатацию судна. В течение трехмесячной стоянки парохода никто из них не знал, что у него нет одной якорной цепи, потерянной в предыдущих рейсах. Без нее Регистр СССР не мог выпустить «Эскимос» в море. Последующая задержка с выходом в очередное плавание на Камчатку была вызвана долгими поисками цепи, которую, оставленную одним из судов Кработреста, нашли в бухте Диомид только 8 мая.

С момента прихода «Эскимоса» во Владивосток на нем сменились три капитана. Обратно в Петропавловск пароход повел П. П. Карянов, присланный из резерва АКОфлота. Команда судна также обновилась более чем на две трети: большинство моряков ушли в отпуск. Их заменили резервом с парохода «Чавыча». Но с приходом «Чавычи» во Владивосток все члены ее экипажа были направлены на свое судно, а на «Эскимосе» пришлось комплектовать команду заново.

С 18 по 28 апреля на пароход погрузили 1 100 т угля и 1 750 т различных путинных грузов. С 22 по 25 апреля владивостокская организация Осоавиахима проводила его дезинфекцию, окуривая помещения ядовитым газом — хлор-пикрином. После дезинфекции с 26 по 30 апреля в твиндеках установили нары, рассчитанные на 800 чел. Одновременно судно принимало палубный груз, в число которого входили катера и кунгасы. Со 2 по 8 мая «Эскимос» простаивал в ожидании якорной цепи и продовольствия.

В ночь на 8 мая 1936 г. пароход перешел к причалу № 32, с которого было решено начать посадку людей. Ранним утром вербовочное бюро АКО стало подвозить их в порт и размещать на причале. Посадка началась в одиннадцать часов вечера, причем до четырех часов утра 9 мая в твиндеках трех трюмов расположились 750 чел. (В первый трюм посадка не производилась, ее запретил санитарный надзор порта, обнаруживший здесь скопление ядовитого газа). В ходе посадки возникла путаница, в результате которой многие семейные пары были разделены: мужья сели на пароход, а жены остались на берегу и наоборот. Вскоре выяснилось, что документы для пограничного контроля не готовы, поэтому уполномоченный пограничного отряда отменил посадку,

перенеся ее на утро. На пирсе осталось несколько сотен человек, которые, чтобы не ночевать под открытым небом, самовольно сели на пароход.

Утром 9 мая пограничники высадили всех пассажиров на берег и, после осмотра судна, приступили к их повторной посадке, во время которой из-за плохого учета на борт поднялись 1 108 чел. вместо ожидаемых 800. Это привело к невероятной скученности людей и антисанитарному состоянию в занимаемых ими помещениях. Администрация парохода и рыбокомбинатов, на которые следовали рабочие, попыталась разместить их всех, для чего были установлены дополнительные нары во всех свободных местах.

В восемь часов вечера пароход вышел на рейд для приемки горючего и четырех больших кунгасов. Их погрузка началась ночью и шла до вечера 10 мая. Затем судно двинулось в бухту Находка за углем, несмотря на то, что его можно было получить во Владивостоке. В Находке 600 т угля, необходимые для перехода до Петропавловска, грузили с 11 по 14 мая. Затем пароход, на борту которого находилось громадное число людей, отправился в б. Витязь за водой. Здесь он простоял еще более суток, пока не вышел на Камчатку. На все эти операции ушло восемь суток при том, что продукты питания для пассажиров были выделены на двадцать пять дней из расчета на 800 чел. В этом также проявилась безответственность владивостокской конторы АКО.

Наконец вечером 16 мая «Эскимос» снялся в Петропавловск. Несвоевременно проведенная дезинфекция дала себя знать сразу же после выхода в море. Газ, которым производилось окуривание, скопившийся в закоулках трюмов, «во время ненастной погоды, качке судна проявлялся в такой сильной степени, особенно в третьем трюме, что рабочие чуть ли не в панике принуждены были бежать из трюма... Возмущению рабочих не было предела, большинство озлобленных этим явлением... заявляли прямо, “что здесь хотят нас уморить”, и что “дальше Петропавловска они не поедут”». Подобное происшествие в течение рейса повторялось трижды.

Судовые медики зарегистрировали два случая заболевания пассажиров сыпным тифом. Одну семью из четырех человек высадили обратно во Владивостоке, другую пришлось оставить на судне. На борту имелось еще более тридцати человек, страдавших другими эпидемическими заболеваниями: гриппом, чесоткой, свинкой. Кроме этого, одиннадцать малолетних детей болели скарлатиной. По словам родителей, их посадили на пароход из карантинного барака вербовочного бюро больными, не дав отбыть в нем установленного срока пребывания.

Вскоре разыгралась трагедия: за время перехода, длившегося одиннадцать суток, шестеро ребят скончались от скарлатины и были похоронены в море.

Развитие заболеваний еще более усугубило положение пассажиров и увеличило опасность дальнейшего плавания. Дело не дошло до полной катастрофы только благодаря тому, что судно не было задержано в пути сильными штормами. Главную вину за сложившуюся ситуацию несла владивостокская контора АКО, не сумевшая организовать нормальную подготовку парохода к ответственному рейсу.

«Конечно, нет слов, что ослабления создавшихся условий можно было бы достичь больше, если бы администрация судна более внимательно проявила заботу о своевременном устройстве: отоплении изолятора, форсирования постройки добавочных нар, перемещения из трюма в трюм и т. д.», — сообщали следовавшие на судне политотдельцы своему начальству. Но последнее справедливо оценило это как «перестраховку пишущих», задав риторический вопрос: «Кто же им самим мешал это сделать, будучи на пароходе?».

Экипаж судна, как мог, старался облегчить положение пассажиров. Для того, чтобы поднять их настроение, моряки подготовили два номера стенгазеты и провели четыре радиобюллетеня. Сами рабочие комбинатов выпустили стенгазету «За путину». Тяготы плавания скрашивались занятиями и беседами, проводившимися ехавшими политработниками и помполитом «Эскимоса» В. П. Огневым. Их темами стали «речь товарища Сталина о стахановском движении, доклад товарища Микояна на седьмой сессии ВЦИК, Камчатка и рыбное хозяйство, международное положение на фоне Дальнего Востока». Инженерно-технический персонал рыбокомбинатов организовал занятия по изучению техники лова и обработки рыбы, знакомил рабочих с вопросами трудовых взаимоотношений и деятельностью комбинатов.

Своеобразной достопримечательностью «Эскимоса» был старый моряк пятидесятилетний боцман Н. М. Гришин, который с 1907 по 1912 гг. служил в царском флоте матросом, затем плавал на гражданских судах, «получал 15 рублей в месяц, за счет которых должен был приобретать одежду. Сейчас получает 870... Посоветовали ему перестать скучать о стопках водки, которые он вместе с зуботычинами получал в царском флоте. Он нас понял и согласился, что может и должен провести несколько бесед с молодежью о том, как жилось раньше во флоте и сейчас».

Но и «сейчас» во флоте жилось ой как не сладко. Из-за этого на пароходе наблюдалась большая текучесть кадров: более сорока моряков работали на нем меньше года. Командный состав «Эскимоса» заявлял о том, что «у нас есть не текучесть, а перебежка с одного судна на другое. А задержка с выплатой зарплаты приводит к тому, что заставляет некоторых формально увольняться, дабы получить деньги для перевода семьям и после этого спокойно работать на том же самом месте». Моряки были недовольны отсутствием жилья и плохой заботой о людях. «Например, можно записаться на получение угля, уплатить деньги, через пять месяцев прийти из рейса, а угля не доставят, семьи живут в холоде, квартиры не ремонтируются...». Нередки были и задержки с выплатой зарплаты, достигавшие пяти месяцев.

После описанного выше злополучного плавания на Камчатку «Эскимос» вернулся во Владивосток. Здесь его команда вновь обновилась почти наполовину: многих моряков призвали на военную службу. В очередной рейс на полуостров он отправился 15 августа. Во время стоянки судна в Большерецке команда, бригада грузчиков и пассажиры «оказали помощь испанским революционерам», собрав для них 1 761 руб.

О сложности нахождения осенью на камчатском побережье говорят следующие факты. 11 сентября 1936 г. судно стояло в районе Микояновского рыбокомбината. Внезапно поднявшийся ночью норд-вестовый шторм заставил его сняться с якоря и идти штормовать. Командование «Эскимоса» запросило у Петропавловска разрешение прервать плавание и вернуться в порт затем, чтобы здесь пополнить запасы топлива и воды. Получить уголь с других судов, находившихся поблизости, было весьма сложно. «Стоит очень неустойчивая погода, шторма следуют один за другим через одни-два суток, поэтому за время бункеровки не раз придется штормовать в море, сжигать уголь, требуя дополнительного бункера. Бункеровка в Микояновске может затянуться до двух недель. Наконец, штормовая погода может привести к тому, что бункеровка будет отставать от расхода угля. Тогда пароход окажется в опасном положении, не в состоянии будет дойти даже до Петропавловска. Настоящий шторм может длиться еще сутки, потом сутки-двое не позволит грузиться прибой. В результате не хватит также воды... Кроме груза консервов, на борту имеем около 200 чел. пассажиров. Чтобы не потерять много времени, не подвергнуться аварийной опасности, настаиваем на необходимости немедленно следовать в Петропавловск».

После непродолжительной стоянки в Петропавловске, «Эскимос» направился в очередной снабженческий рейс. 14 ноября 1936 г. его экипаж спас в штормовом море несколько десятков человеческих жизней. Пароход, стоявший на якоре возле Ичи, получил штормовое предупреждение и готовился отойти мористее. Отход задерживал судовой катер, ушедший на рыбокомбинат. В 17:10 с судна заметили возвращающийся катер, борющийся с волнами, дали ход и пошли ему навстречу. В 18:05 катер подняли на пароход, повернувший в море. Через полчаса «Эскимос» застопорил машину, заметив догонявший его кавасаки, тащивший на буксире кунгас с людьми и грузом. С кавасаки сообщили, что сильный ветер не позволил им войти в реку. В 18:45 пароход отдал якорь и грузовыми сетками стал снимать с кунгаса мокрых, холодных людей, уже потерявших всякую надежду на спасение. Затем был поднят сам кунгас, но тяжелый кавасаки оторвать от воды не удалось. Его команда не захотела покинуть свое суденышко, оставшись штормовать на нем в море. На следующий день она погибла в неравной борьбе с ледяными волнами.

Двадцать пять спасенных были накормлены, переодеты и размещены в теплых, сухих помещениях. Сильный шторм продолжался неделю. Только 21 ноября люди и кунгас были переданы на пароход АКОфлота «Якут», «Эскимос» же, израсходовав запасы топлива и воды, был вынужден сняться в Петропавловск.

В декабре 1936 г. «Эскимос» встал на ремонт на недавно сданную первую очередь Петропавловской судовой верфи. Качество ремонта, по словам капитана Караянова, оказалось хорошим: «Свое первое испытание — ремонт судов флота АКО — камчатский завод выдерживает вполне хорошо».

Репрессивный механизм, неумоимо работавший все время после советизации страны, в наступившем 1937 г. набрал максимальные обороты. Он перемолол немало человеческих судеб. Досталось и работникам АКО, в том числе и морякам. Так, на десять лет был осужден один из капитанов АКОфлота М. П. Зелинский.

Резко изменился тон руководящих документов, как поступавших из «центра», так и рождавшихся в недрах самого аппарата АКО. 14 июля 1937 г. в адрес помполита «Эскимоса» В. П. Огнева пришла телеграмма из политуправления Наркомпищепрома СССР, предупреждавшая о необходимости усиления бдительности. «Не надо забывать, что Вы работаете бок о бок с одним из самых агрессивных государств — Японией, которая выжидает случая напасть на нас, или во всяком

случае, старается подорвать нашу мощь. Для этой цели засылаются к нам агенты, шпионы, а также вербуются на месте из банды троцкистов, бухаринцев, рыковцев и прочей мерзости...».

Обстановку того периода хорошо передают слова одного из руководящих работников, высказанные в мае 1937 г.: «Разоблачение активного контрреволюционера Адамовича, вскрытие вредительства и аресты вредителей в системе АКО вместо ободряющего труда для оставшихся работников, особенно ни в чем не замешанных, породили среди инженерно-технических работников такие настроения: “А вдруг и меня завтра?”... Этот холодок в работе чувствуется, и некоторая, мне кажется, растерянность среди инженерно-технических работников есть. Ведь не все же они вредители!.. Вот я сталкиваюсь по аппарату с работниками АКО, они мне говорят: “Как бы чего не вышло, мне куда поспокойнее”. Кто же работать будет?».

А вот выдержка из проекта секретного приказа, разработанного наркоматом для «ликвидации вредительства в рыбной промышленности», хорошо отражающая стиль большинства руководящих документов того периода. «Вскрытые факты вредительства в Обском, Азербайджанском трестах и на Мурманском судоремонтном заводе с бесспорностью подтверждают, что троцкистские агенты японо-немецких фашистов проникли и на предприятия рыбной промышленности. Случаи пожаров крабоконсервных заводов Дальневосточного края, аварийность флота, задержки в вывозе рыбопродукции с побережья Камчатки, Сахалина и Амура, показывают, что японо-немецкие агенты направляют свою вредительскую деятельность в наиболее уязвимые места рыбной промышленности: флот, консервные заводы и предприятия Дальнего Востока и Мурманска, вызывая аварии, порчу продукции и повышенные потери». Одновременно для ликвидации последствий и предупреждения на флоте «вредительства», помимо ставшей уже привычной борьбы с «диверсионными агентами», в приказе назывались вполне разумные организационные и технические меры по обеспечению безаварийной работы и своевременного ремонта судов.

Сложившаяся в стране атмосфера подозрительности, нетерпимости и страха привела к тому, что теперь любую провинность можно было выдать за политическое преступление. Помимо всего прочего, это позволяло легко сводить счеты с личными недругами. Поэтому даже официальные документы нередко не могут служить объективным источником информации, сохраняя лишь хронологию событий.

Так, после проверки работы помполита «Эскимоса», последний был снят с работы. «Как за первую, так и за вторую стоянку во Владивостоке никакой работы не проводилось, за исключением митинга о военно-шпионской группе Тухачевского, Уборевича, Якира и других. За рейс Владивосток — западный берег Камчатки — Сахалин — Владивосток было проведено два общих собрания экипажа, два политзанятия по решениям февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б) и докладу товарища Сталина.

В следующем рейсе Владивосток — западный берег Камчатки — Петропавловск с 10 августа по 13 сентября провели только подготовительную работу к выборам судового комитета, но выборы так и не закончили до прихода в Петропавловск. Положение о выборах не изучали. Митинга о гибели судов “Благоев” и “Тимирязев” также не проводили (30 августа 1937 г. у берегов Алжира эсминiec испанских мятежников потопил торпедомет советское судно «Тимирязев», спустя два дня — 1 сентября 1937 г. — подводная лодка атаковала в Эгейском море пароход «Благоев» — С. Г.).

Соцсоревнование отсутствовало, не имеется даже показателей, во время хода они не вывешивались. Членские взносы в профсоюз не платили по шесть месяцев и более. За 1937 г. судком отчислений не получал, культинвентаря на судне нет. За время рейса имело место пьянка в Крутогоровском и Микояновском комбинатах. С приходом в Петропавловск почти весь экипаж пьянствовал...».

За это помполита и сняли с работы приказом начальника политуправления Наркомпищепрома СССР Ф. Корнюшина. Последнего, сменившего на посту начальника АКО покончившего жизнь самоубийством И. А. Адамовича, вскоре самого объявили «врагом народа».

«Эскимос» тем временем продолжал работать. В сентябре 1937 г. он на 56 суток передавался во фрахт АКОснабторгу для выполнения рейса по восточной Камчатке от Уки до Алуки. Тогда же начальник АКОфлота М. М. Плехов (впоследствии также репрессированный) подписал характеристики на «стахановцев рыбной промышленности», представленных на премию наркомата. В их число были включены два механика «Эскимоса».

«Четвертый механик Корольков Михаил Григорьевич, 1916 г. р., сын крестьянина, на пароходе непрерывно три с половиной года, поступил уборщиком камбуза, затем машинный ученик, машинист 2-го и 1-го классов, четвертый механик... Старший механик Любимов Сергей Николаевич, 1896 г. р., член ВКП(б), стаж 16 лет, в АКО с 1932 г.,

1-й разряд. На “Эскимосе” работал третьим, вторым и с конца 1936 г. — старшим механиком. Опытный, знающий механик, ведет техминимум, общественник, под его руководством был произведен ремонт парохода».

Это всего лишь несколько штрихов, очерчивающих условия, в которых проходило промышленное освоение Камчатки в довоенные годы. К сложностям климата и бытовой неустроенности добавлялись проблемы, созданные неорганизованностью и безответственностью конкретных должностных лиц. На все это накладывалось и традиционное российское пренебрежение судьбами отдельных личностей и целых народов.

ТАК НАЧИНАЛСЯ КАМЧАТСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ

В начале 1930-х гг. камчатские рыбаки основную массу улова добывали ставными неводами. Активный морской промысел трески и сельди, вешийся с небольших деревянных промысловых судов — кавасаки, — носил ограниченный характер. Опыт, накопленный к этому времени отечественными и зарубежными промысловиками, свидетельствовал о том, что морской лов при помощи крупных траулеров, сейнеров и дрейфтеров выгоден и имеет большие перспективы. Первенцем активного морского рыболовства на Камчатке стала созданная в январе 1936 г. База активного опытного лова (БАОЛ), наследником славных традиций которой являются работники современного Открытого Акционерного Общества «УТРФ-Холдинг».

Появление БАОЛа стало ответом на активизацию японского промысла в морях, омывающих Камчатку. Помимо прямого назначения, создание советского морского промыслового флота рассматривалось как средство давления на японцев с целью регламентации хищнически ведшегося ими лова лосося. Удачным примером такого давления являлась восьмилетняя деятельность отечественной краболовной флотилии, начавшей работу в 1928 г. Проекты организации на полуострове рыболовецкого предприятия принципиально нового типа появились в 1934 г. Уже в 1935 г. АКО предполагало выставить в открытое море три сейнера и траулер.

В подготовленной аппаратом общества «Объяснительной записке к контрольным цифрам потребности рабочей силы для производства рыбной промышленности АКО на 1935 г.» для обслуживания судов активного лова уже предусматривался специальный штат.

На первых порах АКО намеревалось обзавестись тремя сейнерами для добычи сельди. «Штат этих судов устанавлен из 15 человек на судно из следующего расчета: капитан — 3, помощник капитана — 3, неводчик — 3, моторист — 3, помощник моториста — 3, ловцы — 27, поваров — 3, всего — 45 человек».

В конце ноября 1935 г. из Главрыбы пришло распоряжение: «Петропавловск. АКО. Адамовичу. Нарком (имеется в виду народный комиссар пищевой промышленности А. И. Микоян — С. Г.) в своем выступлении на слете стахановцев взял обязательство дать в 1935 г. 13 000 000 ц рыбы. Устанавливаю план на декабрь 7 000 ц гослову... Необходимо широко развернуть лов в Авачинской губе, также использовать в декабре на лову тральщики (так в тот период назывались траулеры — С. Г.), перенеся их ремонт на январь...». Начальник АКО И. А. Адамович распорядился выделить для этой цели паровой траулер «Блюхер», использовавшийся АКО флотом как транспортное судно. Его не позднее 7 декабря 1935 г. следовало «передать в распоряжение инструктора добычи рыбного управления АКО товарища Гавриленко, с какового момента все распоряжения рыбного управления для капитана тральщика обязательны».

Организовать активный лов при помощи «Блюхера» в 1935 г. не удалось. Причиной этого стало отсутствие пригодных к работе орудий лова. Они пришли в Петропавловск из Владивостока на пароходе «Ильич». «Трал — хлам, доски разбиты, не хватает бобинцев, нет ниток для ремонта». К тому же в день прибытия «Ильича» руководство АКО вновь поставило «Блюхер» на грузоперевозки. В феврале 1936 г. траулер вообще был передан из АКО Дальморзверьтресту, где он вошел в состав китобойной флотилии «Алеут». Здесь «Блюхер» использовался в качестве буксира, доставлявшего туши убитых животных к китобазе для последующей разделки.

На лове достаточно крупные промысловые суда — только что построенные в Японии сейнеры — начали работать лишь в середине 1936 г. Они стали не только школами для подготовки специалистов активного лова, но и своеобразными лабораториями: на них в море выходили сотрудники Камчатской опытно-научной исследовательской рыбной станции ВНИРО. Ученые вели разведку районов промысла, занимались исследованиями по определению оптимальных видов орудий и рациональных методов лова. Ниже приведены материалы, характеризующие условия возникновения и первого десятилетия работы камчатского морского рыбного промыслового флота.

1936 г.

Приказ начальника АКО И. А. Адамовича № 31 от 19 января 1936 г. «Организовать в системе Карагинского рыбокомбината на внутреннем хозрасчете базу активного опытного лова (БАОЛ), включив в состав последней: тральщик — 1, дрейфтеров — 2, сейнеров — 2. Временно исполняющим дела начальника базы активного опытного лова с правами заместителя директора Карагинского комбината назначить Макштаса П. М...».

Приказ начальника АКО № 64 от 5 февраля 1936 г. «Устанавливаю на 1936 г. по БАОЛ при Карагинском рыбокомбинате следующий штат работников: на дрейфтере — 11 чел.; на сейнере — 15 чел., на тральщике — 35 чел. Всего штат 92 чел.».

Приказ начальника АКО № 139 от 21 марта 1936 г. «...Утверждаю следующие основные показатели вновь организуемой базы активного опытного лова (БАОЛ), временно утвержденной на внутрихозяйственном расчете при Карагинском рыбокомбинате... Добыча сырца установлена: красная 5 000, сельдь 7 000 ц... Начало лова рыбы с 10 июня по 15 ноября 1936 г. в районе комбинатов Усть-Камчатского, Озерного (сезонная база на восточном берегу Камчатки — С. Г.), Авачи, Олюторки».

Первую промысловую экспедицию БАОЛа возглавил сотрудник рыбного управления АКО И. А. Гольдберг. 8 октября 1936 г. из Петропавловска в район Олюторского рыбокомбината вышли сейнеры «Авача», «Виллой», дрейфтеры «Ударник» и «Стахановец». Траулером, который предполагалось использовать в качестве плавучей базы, БАОЛ еще не располагал. Суда вернулись в порт в начале ноября: дальнейший лов продолжать было нельзя из-за наступившего похолодания и появления льда.

Результаты лова превзошли все ожидания. Выйдя в море с большим опозданием из-за несвоевременного прибытия на Камчатку, суда сумели выполнить задание более чем наполовину. Наилучшие результаты показал сейнер «Авача» (капитан Косьмин), добывший 3 315,6 ц сельди и 220,3 ц трески — свыше половины всего улова флотилии. Сейнер «Вилой» (капитан Якимов) поймал за четыре захода 1 766,8 ц сельди. Дрейфтер «Ударник» (капитан Перинго), выловил 474,8 ц сельди и 212,8 ц трески. «Ударник» способствовал хорошей работе всей флотилии, являясь ее разведчиком.

Начальник экспедиции отмечал прекрасную работу старшего механика Правикова, дрейфмейстера Алешкина, помощников механиков Мосунова и Николаенко, матросов Граховатского, Самовского,

Черепанова и Мартынова. «Несмотря на непригодность судов к работе в условиях северных морей (отсутствие отопления жилых помещений, ряд других неудобств), коллектив флотилии упорно боролся за освоение новой для большинства техники и успешно выполнил поставленную перед ним задачу. Меньший улов сейнера “Виллой” обусловлен лишь потерей им кошелькового невода в бурную погоду». По окончании осеннего лова оба дрейфтера встали на зимовку, а сейнеры отправились исследовать возможность производства промысла в ближайших к Петропавловску бухтах.

Матрос сейнера «Авача» Поляков так вспоминал о своем первом промысловом сезоне. «Еще сравнительно недавно я не был рыбаком. Но когда представилась возможность поступить на сейнер “Авача”, я с радостью воспользовался ею. Меня увлекла перспектива плавать по морю, разыскивать стаи рыб, стать матросом, а впоследствии — неводчиком. Заинтересовал и новый способ лова кошельковым неводом, впервые вводимый на Камчатке. 12 марта — в первый день моей работы на подготовке к активному лову — я приступил к пошивке селедочного кошелькового невода. Инструктор товарищ Грубишич постоянно был с нами в сетевязальном цехе, и при его помощи мы подготовили хорошие снасти к приходу сейнеров.

Как выметывать невод, как его выбирать, нас учили в Моржовой бухте. Живо вспоминаю, как я стоял в первый раз на корме сейнера, учился быстрыми движениями рук без ошибок выбрасывать в море первый порядок невода — дальше он развертывался от хода судна... Работали мы по ночам. В поисках косяков рыбы заходили в море, держали наготове невод. Мокрые полотнища смерзались, но мы перебирали невод длиной в 360 метров по три — четыре раза в ночь, чтобы его в любую минуту можно было забросить в море. В первые заметы мы брали небольшие уловы — по 100—150 ц за одно притонение. Хотя на лов мы вышли на четыре с половиной месяца позже, чем предполагалось по плану, наш сейнер выловил 3 536 ц рыбы и выполнил свой план.

Сейчас я остаюсь зимовать на сейнере. К путине будущего года нам надо подготовить два селедочных кошельковых невода и один лососевый, так что работы будет достаточно. Кроме того, мы в ближайшее время должны выйти на разведки вблизи Петропавловска. Моя мечта — стать неводчиком. Старшие товарищи — специалисты кошелькового лова товарищи Грубишич и Эстафиади (Евстафиади — С. Г.) мне помогут в этом».

А вот что рассказывал о первом промысловом сезоне «Авачи» ее капитан М. В. Косьмин. «...Кошельковый невод имеет в длину 500 и ширину 40—50 м. На выборку его после замета в море требуется всего 15—20 минут. Лучшее время для лова — ночь. Самое важное для успешного облова косяка — это точно определить направление его движения, ибо если окружать косяк с “хвоста”, то рыба ускользнет.

...Сильно отражались на успешности промысла резкое похолодание, наступившее в октябре, неблагоприятная погода. От смерзшихся сетей леденели пальцы, но команда не бросала работу, у всех было одно стремление — выполнить план, доказать, что советские рыбаки могут успешно работать на сейнерах. И вот, никогда не ловившие рыбу кошельковыми неводами, наши ловцы, набранные из грузчиков, рядовых рабочих, столяров, за пятнадцать заметов с сейнера “Авача” взяли 3 536 ц... Эти успехи говорят о том, что ловцы сумели в короткое время освоить сложную технику, и теперь с помощью наших инструкторов товарищей Эстафиади и Грубишича, сами будут готовить новые невода и дрейферные сети для лова в будущем году. В числе этих рыбаков имеются такие прекрасные ударники, как матросы Поляков, Рохлецов, Баталов, Паршин, ученик механика Гончаров, помощник механика Мосунов и другие...».

Осенью 1936 г. БАОЛ получил пополнение — небольшие промысловые суда, основной задачей которых являлась разведка рыбных косяков.

Приказ начальника АКО № 636 от 25 октября 1936 г. «Прибывшим из Японии рыбопромысловым разведчикам утверждаются следующие названия: № 1/11 — “Сатурн”, № 2/27 — “Нептун”, № 3/28 — “Юпитер”. Адамович».

Значение начала активного морского промысла на полуострове было понято и оценено сразу. Сотрудники Камчатской опытно-научной исследовательской рыбной станции ВНИРО М. Л. Альперович и К. И. Панин характеризовали его как переломный этап в развитии рыбной промышленности Камчатки. «Путина текущего года ознаменовалась событием чрезвычайной важности для камчатской рыбопромышленности — прибытием и началом работы судов активного лова: сейнеров и дрейферов. Первые результаты применения в наших местных условиях лова кошельковым неводом и плавными жаберными сетями, бесспорно, выходят из рамок простых разведочных и опытных работ и являются уже промыслом, давшим к тому же неплохой эффект. Наиболее интересные результаты разведки и лова получены в районе Олюторского залива в октябре. Начав поисковые работы в середине

сентября, сейнер “Виллюй” обнаружил сельдь лишь в начале октября. Видимо, в этот период сельдь подошла в район разведок.

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

Основным достижением октябрьской экспедиции БАОЛа... надо считать тот факт, что возможность работы сейнеров и дрейфтеров в условиях Камчатки, даже в осеннее время, — блестяще доказана... Первые работы дали хорошие результаты... Не будет преувеличением сказать, что результаты работы экспедиции открывают новый этап развития рыбной промышленности Камчатки — этап постепенного перехода государственного лова на активные методы».

Общий вылов рыбы БАОЛа в 1936 г. составил 6 445 ц, то есть 53,7 % планового задания. Причиной его невыполнения стало позднее начало промысла ввиду задержки прибытия судов.

Почти в одно время с БАОЛом активный лов в 1936 г. готовилась начать и база Моховая. Здесь к этой работе намеревались привлечь небольшие суда — моторные кавасаки. Дрейферные сети были подготовлены под руководством инструктора Гавриленко. По его словам, «в отличие от обыкновенных закидников, эти сети будут выбрасываться с кавасаки на значительное расстояние от берега и плыть свободно по течению... На каждый кавасаки дается двадцать сетей, из которых десять находятся на лову, остальные — на просушке». Активный лов должен был начаться не позднее 21 мая. На него намеревались выставить два или три кавасаки. Заведующий базой Абрамов возлагал на новый метод лова большие надежды, «тем более что применение его в других рыбных бассейнах дало прекрасные результаты».

Приказ народного комиссара пищевой промышленности СССР № 200 от 4 февраля 1937 г. «Отмечая положительные итоги начала работы активного рыболовного флота на Камчатке, и в целях его дальнейшего развития в системе АКО, приказываю:

1. Начальнику Главрыбы т. Андрианову:

а) предусмотреть в плане судостроения 1937 г. десять сейнеров для АКО, из них восемь сейнеров по Владивостокской рыбной судовой верфи с окончанием строительства и сдачей АКО 1 апреля 1938 г., и два сейнера — на судоремонтном заводе АКО с окончанием строительства 15 мая 1938 г.;

б) получаемые из Японии два сейнера, предназначенные при распределении Дальгосрыбтресту, передать АКО с непосредственным направлением из Японии в Петропавловск.

2. Начальнику АКО т. Адамовичу:

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

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

в) в местах лова рыбы активным флотом: Олюторском, Корфском, Усть-Камчатском, Жупановском рыбокомбинатах предусмотреть для 1938 г. увеличение посольной емкости для обеспечения приема и обработки сырца, доставленного сейнерами и дрейфтерами».

Основные положения этого приказа в 1937 г. так и остались на бумаге: увеличения судового состава в следующем сезоне не произошло.

1937 г.

Утвержденный план добычи на год составлял 16 000 ц. Выполнить его не удалось: поймать смогли всего 9 274 ц. Наиболее удачно сработал экипаж «Авачи» — на его долю пришлось 3 710 ц. Это судно оказалось единственным, выполнившим задание.

Постановление АКО по балансу-отчету БАОЛа за 1937 г. «Признать хозяйственную деятельность БАОЛа за 1937 г. совершенно неудовлетворительной. Отметить, что руководство БАОЛа не боролось за выполнение плана, вследствие чего план выполнен только на 58 % при износе орудий лова на 42 %. Временно исполняющий дела начальника АКО Гладков».

Из отчета о производственной деятельности БАОЛа. «Весь промысловый флот активного лова состоит из пяти судов... Путина разбивалась на три периода: весна, лето, осень. В зимний период времени строились все орудия лова для весенней путины... Зимой, когда суда находились в консервации, на временно созданной базе в Моховой были изготовлены следующие орудия лова: селедочных сетей с ячеей 30—32 мм — 135 шт., кошельковых неводов селедочных — 2 шт., лососевых сетей с ячеей 68 мм — 125 шт... Вооружив суда всеми необходимыми орудиями лова, приступили к лову в Авачинской губе и в открытом море. Весенняя путина длилась в течение всего мая, в период этого времени было поймано... сельди в Авачинском заливе 259,79 ц.

По окончании весенней сельди все суда были переключены на лов красной в Камчатском заливе. Непосредственно в Усть-Камчатске для лова красной за период весенней путины было построено два кошельковых лососевых невода для сейнеров, 130 лососевых сетей для дрейфтеров и разведчиков...

Прибыли на место промысла в Камчатский залив в первых числах июня. 10 июня начался ход красной. Все суда были брошены на промысел. За июль поймано: красная 479,25 ц, кета 8,5, треска 25,5...

Сам БАОЛ своей обрабатывающей базы не имел... мог бы поймать в четыре-пять раз больше. Так как лов кратковременный и места лова отдалены от баз, доставка сырца на береговые обрабатывающие базы занимала очень много времени. Опыт применения лососевого кошелькового невода для лова красной в путину 1937 года в Камчатском заливе не увенчался успехом — это можно объяснить тем, что красная рыба держится не густыми косяками, а разряжено... необходимо изучать биологию данной рыбы и производить все такие опыты кошельковыми неводами...».

После окончания лова в Камчатским заливе суда БАОЛа отправились в район Жупаново на промысел сельди. Сюда до начала ее хода были доставлены необходимые дрейфтерные сети. Первые 15 ц были предложены местному рыбокомбинату, который категорически отказался принимать их, объясняя это тем, что не успевает перерабатывать собственный улов. После этого дрейфтеры прекратили самостоятельный лов и стали возить добычу сейнеров во льду на Авачинский рыбокомбинат, на что тратились одни ходовые сутки.

«В этот период времени суда наиболее часто снимались с лова для транспортных работ. После окончания лова рыбы в Жупановском районе все суда были отозваны в Петропавловск для подготовки к осенней путине 1937 г. в Олюторском заливе. 20 августа все суда были собраны, был проведен профилактический осмотр машин, корпусов, текущий ремонт... После полного вооружения и подготовки к выходу в Олюторский залив в первых числах сентября, флот в составе двух дрейфтеров и двух сейнеров был отправлен на промысел в Олюторский залив...

9 сентября разведчик “Сатурн”, выделенный для научно-исследовательской работы и промысловой разведки..., вооруженный необходимым числом сетей, с научными сотрудниками, был отправлен на место промысла. С прибытием всей флотилии... в Олюторский залив... нами временно была создана база стоянки судов, на которой

поставлен склад для промыслового снаряжения, а также проведен водопровод для питания судов пресной водой. Сразу же с разгрузкой груза, суда вышли на промысловую разведку в море. В это время разведчик “Сатурн” с научными работниками начал исследовательские работы и промысловую разведку.

За период с сентября месяца не было обнаружено косяков крупной сельди, а была масса молодежи, и то разряженными косяками. Делали заметы, и максимальный улов был 40 ц, а большую часть составляли уловы 5—6 ц. С понижением температуры и появлением холодных ветров от Норд-Веста, появилась крупная сельдь. 12 октября “Сатурн” поймал дрейфтерными сетями 3 ц крупной сельди, а 14 октября дрейфтер “Станановец” взял первый улов 300 ц, после чего все суда стали ловить».

В сентябре 1937 г. в Олюторском заливе БАОЛ поймал 93,2, в октябре — 8 132 ц. Опыт путины 1937 г. показал, что без своей обрабатывающей плавучей базы активный лов не может дать хороших результатов. «Неспособность берега обеспечить нормальную приемку сырца от судов БАОЛа, а также не всегда предоставляющаяся возможность проводить выгрузку сырца на открытых берегах Камчатки, небольшие запасы горючего и небольшой радиус охвата района в связи с необходимостью бункеровать суда топливом отрывают много промыслового времени на переходы с места промысла на место бункера, а потому в путину 1938 г. матка чрезвычайно нужна...».

Вот какие меры, по мнению руководителей БАОЛа, следовало предпринять в будущем, чтобы промысел шел более успешно.

«Что необходимо для того, чтобы активный лов дал наиболее полный эффект в своей работе и был рентабелен?

1. Создать мощную береговую базу с зимней стоянкой и ремонтом судов, как-то: склады, пошивочные мастерские, механические мастерские.

2. Необходима плавучая и обрабатывающая база, на которой должны быть склады горючего, продовольствие и сосредоточена вся обработка рыбы на весь период нахождения судов на лове.

3. Необходимо организовать промысловый флот таким образом, чтобы суда были заняты исключительно на лове, а транспортировка рыбы должна производиться подсобным транспортным флотом, отсюда вытекает необходимость создать небольшого тоннажа транспортный флот.

4. Необходимо дрейфтеры, сейнеры перевооружить под эксплуатацию несколькими видами орудий лова, то есть сделать комбаньерами.

5. Дрифтеры, в основном, приспособить под дрифтерный сейнерный лов, то есть дрифтерными сетями, кошельковыми неводами и снурреводами.

6. Организовать мощную промысловую разведку для изучения промысловых районов и сырьевой базы...».

А вот документ, подводивший итог работе БАОЛа в завершившемся году. В нем помимо объективной оценки сложившегося положения присутствуют характерные для тех лет попытки оправдать его действиями неких «врагов народа».

Приказ № 30 по АКО от 4 января 1938 г. «Враги народа — японо-троцкистские шпионы и вредители, долгое время сидевшие у руководства рыбной промышленности АКО, умышленно задерживали развитие активного лова, несмотря на его огромные перспективы. Созданная в 1936 г. БАОЛ не внесла в дело освоения глубинного лова сколько-нибудь серьезных улучшений. Имея опыт работы в 1936 г., БАОЛ провалил план путины 1937 г. Уловлено БАОЛом всего 9 300 ц, что составляет 58 % его годового плана. При ознакомлении с материалами, характеризующими деятельность БАОЛа, установлено:

...2. Директор БАОЛа Макштас, имея в наличии три промысловых разведчика, отказался от использования их на поисковых работах, в связи с чем два разведчика были переданы на все время путины другим организациям.

3. При разреженном ходе сельди игнорировался лов дрифтерными сетями, что не дало возможности в достаточной мере определить подходы сельди и направление миграции ее...

5. Поделка орудий лова была поручена завербованному бандой Адамовича некоему Грубишичу и техноруку Дегтяреву; в результате их работы лампы поделаны не были, а невода пошиты вредительски, из-за чего сельдь пробивалась, а рыбаки БАОЛа во время самой путины вынуждены были проводить поделку неводов.

6. Приказ народного комиссара пищевой промышленности т. Микояна (№ 200 от 4 февраля 1937 г.) о производстве подготовительных работ по строительству базы активного лова директором Макштасом до конца выполнен не был, в результате чего БАОЛ к концу второго года своей работы не имеет постоянного места для стоянки, ремонта судов, а также береговых работ...

9. Имея образцы подлинной стахановской работы (неводчики Евстафиади, Пинчук и ряд других товарищей), опыт и знания лучших людей БАОЛа не передавались основной массе ловцов...».

1938 г.

Выводы о необходимости иметь в составе БАОЛа «матку», то есть приемно-транспортное судно, последовали быстро. 8 февраля 1938 г. приказом по АКО было объявлено: «Траулеры “Буревестник”, “Восток” и “Дальневосточник” считать переданными БАОЛу с наличными командами, составом и вооружением...». В середине февраля эти суда стояли в ремонте на Петропавловской судовой верфи, на них восстанавливалось и промышленное оборудование. Однако отсутствие у АКО небольших транспортов заставляло часто снимать их с лова и отправлять на грузоперевозки.

Приказ начальника АКО № 60 от 23 марта 1938 г. «Ввиду острой необходимости в переброске для путины горючего и мелких партий груза, для чего крупный тоннаж использовать нерационально, приказываю БАОЛу траулер “Дальневосточник” передать АКОфлоту...».

4 июня 1938 г. стало известно о присуждении правительственных премий «за перевыполнение планов путины 1937 г.». В Морлове ее получили рыбаки «Авачи»: начальник лова Евстафиади, мотористы Пилипчук и Дмитриев.

Летом 1938 г. Камчатское отделение ТИНРО совместно с БАОЛом организовало научно-промысловую разведку сельди в Кроноцком заливе. 1 июля разведчик «Сатурн» начал исследовать залив от мыса Ольга до бухты Моржовой. Он проводил опытный лов, изучал гидрологические условия залива и состояние кормовой базы сельди. 11 июля «Сатурн» обнаружил несколько больших косяков в северной части залива и сообщил об этом промысловым судам. В этот же день сейнер № 2 поймал 380 ц. 13 июля сейнеры выловили еще 600 ц. Впереди вновь шла «Авача» — за один день она взяла 295 ц. 14 июля улов принял «Рефрижератор № 2», который вскоре отправился в Петропавловск.

По словам ученых, «таким образом существовавшее раньше мнение о разрозненном, некосяковом ходе жупановской сельди опровергнуто».

К началу августа 1938 г. годовой план был выполнен только на 4,3 %. О причинах этого сообщала газета «Камчатская правда». По ее словам, «улов поднимается медленно из-за того, что большинство судов занимается перевозками: из двенадцати ловят шесть. Но и этим небольшим количеством Шабуров и Айунц (директор и главный инженер БАОЛа — С. Г.) руководят безобразно. Весной они направили в Корф “Авачу”. Селедка прошла, “Авача” простояла шесть дней в Усть-Камчатске. В это время пришли и все остальные суда, опоздав на 17 дней. К тому времени на восточном побережье для ликвидации прорыва

срочно выехали начальник рыбного отдела АКО Власкин, Шабуров и Айунц. Последний в самое горячее время уехал в Ключевской лесокомбинат, занялся хозяйственными делами, дав приказ без него из Усть-Камчатка не уходить. Такое распоряжение дал и Власкин. Не смея ослушаться начальства, шесть судов в течение месяца стояли в Усть-Камчатке без дела. 6 июля в Жупаново пошла сельдь, а суда ждали Айунца. 12 июля суда пришли в Жупаново, но поздно. Только одна «Авача» 9 и 10 сделала по одному замету и выловила несколько сот центнеров...».

Неблагополучно обстояло дело и со снабжением судов даже самым необходимым: зимней одеждой, крайне нужной людям, работавшим на верхней палубе. Один из штурманов траулера «Буревестник» сообщал по этому поводу следующее. «Перед выходом в море руководители БАОЛа не снабдили команду теплой одеждой. На всю команду было выдано только несколько пар резиновых сапог и поношенных ватных брук. Когда мы обратились в БАОЛ, что при таком количестве одежды выходить на зимний лов невозможно, дайте хотя бы нам еще ватные тужурки, нам ответили: “По нашей договоренности вы получите ватные тужурки в Озерновском рыбокомбинате”. В Озерновском рыбокомбинате ватных тужурок не оказалось. Так нам в первом зимнем промысловом рейсе пришлось работать в резиновых сапогах, в летних ботинках, без рукавиц и перчаток. Недавно мы получили на 16 человек палубной команды четыре пары катанок... Плохо также обстоит дело у нас с постельными принадлежностями. На 40 человек команды нет ни одного полного комплекта белья...».

На 1 октября 1938 г. капитанами судов БАОЛа состояли: на «Сатурне» — Б. Жураховский, на «Аваче» — П. Жураховский, на «Стахановце» — Колядин, на «Юпитере» — Вылежанин, на «Вилное» — Котляров, на «Нептуне» — Губанов, на «Буревестнике» — П. М. Иванов, на «Ударнике» — Соловьев.

В конце 1938 г. БАОЛ был реорганизован.

Приказ начальника АКО № 301а от 5 ноября 1938 г. «1. Базу активного опытного лова (БАОЛ) переименовать в “Управление активного морского рыболовства АКО (Морлов)”... 3. Директором и главным инженером управления активного морского рыболовства назначить г. Ульянова Н. И.... 6. Т. Ульянову Н. И. предлагаю выбрать место для базы флота Морлова и свои соображения по этому вопросу представить мне на утверждение...».

Записка о хозяйственной деятельности Морлова в 1938 г. «Имеет три разведчика, два дрейфтера, четыре сейнера и три тральщика...

Морлов в текущем 1938 г. работал без промфинплана и вместе с рыбным промыслом занимался грузоперевозкой. Контрольная цифра лова рыбы составляла всего 31,3 тыс. ц рыбы, из коих 9,3 — сельди, 4,0 — красной, 6,0 — трески и 12 — камбалы. К концу 1938 г. был составлен закончен промфинплан, в котором предвиделся убыток от реализации рыбопродукции на 4 500 тыс. руб., однако он не был утвержден начальником АКО ввиду позднего его составления.

За 1938 г. упромышленно рыбы 3,5 тыс. ц. Убытки за 1938 г. по Морлову составляют 1 700 тыс. руб...

На план выполнения Морлова повлияли:

1) эксплуатация судов не по назначению, 2) неудовлетворительное снабжение спецодеждой, 3) необеспеченность сдачи рыбы (отказ комбинатов), 4) снятие двух сейнеров с промысла (“Авача” и “Виллюй”) и бездействие их на протяжении 46 дней, 5) отсутствие какой-либо собственной береговой базы...».

При годовом плане в 31 300 ц рыбы, наиболее значительную часть которого составляла камбала (12 000 ц), было поймано всего 3 454,3 ц, преимущественно сельди. Камбалу не ловили совсем.

1939 г.

Несмотря на явную нереальность, план вылова на 1939 г. был установлен в 52 500 ц. Это превышало прошлогоднее задание в 1,67 раза.

Вот как готовилось к весенней путине одно из подразделений Морлова — сетепошивочный цех на базе Моховой. «Рыбаки... с честью выполнили взятые на себя обязательства к XVIII съезду партии. После заключения договора с флотом, нами изготовлено к весенней путине три кошельковых невода, вполне готовых к эксплуатации. Сейчас ремонтируем еще два кошельковых невода. 2 февраля закончили пошивку тралов из смольной нитки для лова камбалы. Ударным порядком шьются лососевые сети.

Не отрываясь от основного производства, рыбаки получили на руки льняные нитки, из которых в нерабочее время шьют сети. К 15 февраля будет связано 30 сетей. Весь цех работает по-стахановски. Рыбаки товарищи Толстун, Рохлецов, Юдков, Кузнецов, Елизаров, Раздолгин, Закревский и другие систематически выполняют планы на 168,5 %. На вязке тралов в особенности отличается стахановская бригада товарища Алешкина, досрочно закончившая выполнение производственного задания. Шлюпочные мастера Е. Д. Константинов и В. Д. Константинов сделали три шлюпки для разведчиков. Ими взято обязательство к 1 апреля изготовить еще пять шлюпок для сейнеров и дрейфтеров».

В это время среди рыбацких коллективов Камчатки, как и по всей стране, шло социалистическое соревнование «имени Третьей Сталинской пятилетки». Труженики сетепошивочного цеха работали действительно замечательно. Бригада П. Н. Пинчука на вязке лососевых сетей перевыполняла нормы вдвое: рыбак Забелин при норме 7,5 связывал по 18, Елизаров, Немцов и Кузнецов — по 16 м. Трудившиеся на оторочке лососевых сетей Тыстун и Закревский при норме 300 вырабатывали до 700 м.

В апреле 1939 г. для проведения исследований «в части организации научно-промысловой разведки сельди в Кроноцком, Корфском заливах, бухтах Уалла и Анапка» дрейфтер «Стахановец» после ремонта сроком до 15 ноября передавался Камчатскому отделению ТИНРО. Стоимость его эксплуатации и расходы на освоение новых районов промысла относились на счет АКО. На эти цели предполагалось израсходовать 1,5 млн руб.

17 мая в распоряжение ТИНРО с полным снаряжением поступал разведчик «Сатурн». Начальнику исследовательской экспедиции предписывалось «обеспечивать через начальника экспедиции в ходе оперативной работы не реже одного раза в месяц информирование АКО и Морлова о ходе и состоянии работ, а при всех случаях обнаружения рыбы об этом немедленно извещать через береговую рацию Морлов и капитанов промысловых судов».

В феврале 1939 г. директор Морлова Р. М. Айунц обратился к начальнику АКО с рапортом, в котором обосновывал необходимость расширения своего берегового хозяйства за счет его объединения с базой Моховая. «Учитывая постепенную ликвидацию обрабатываемой базы на Моховой в связи с развитием рыбного комбината на территории порта (порта АКО в Ковше — С. Г.), считаю целесообразной передачу этой базы в ведение Морлова со всем имеющимся промфинпланом». Главным аргументом в пользу передачи Айунц выдвигал общность территории и части помещений двух предприятий.

Решение о их слиянии было принято 27 апреля 1939 г. Приказом по АКО № 198, проект которого Айунц составил 13 марта, «учитывая широкие перспективы развития Морлова на Камчатке и неотлагательное строительство базы Морлова в составе: слипа, механических мастерских, сетевязальной, траловой мастерской, складских сооружений, лабазов, консервационных мастерских и прочего», база Моховая передавалась Морлову. Тогда же было решено произвести топографическую съемку ее территории, а затем начать новое строительство.

«Весь руководящий состав Морлова и базы Моховой остается на своих местах. Руководство базой Моховой осуществляет директор т. Ковалев, который за свою работу несет ответственность перед директором Морлова и отчитывается за свою деятельность перед последним».

Вскоре приказ № 198 был отменен «как изданный без разрешения наркома». Но идею объединения поддержали, приказав директору Морлова и отделу капитального строительства закончить топографические и геологоразведочные работы, составить генплан и представить его на утверждение наркомата. Пока же «база Моховая заканчивает свой хозяйственный год в части добычи, обработки и реализации как самостоятельная хозяйственная единица».

Фактическое объединение Морлова и базы Моховая произошло лишь в начале 1941 г.

Вплоть до конца 1939 г. Морлов не имел помещения для конторы, занимая бывший гараж. Начальник АКО С. П. Емельянов 1 ноября 1939 г. распорядился предоставить ему другое здание. «1. Начальнику коммунального хозяйства АКО т. Перельгину выделить дом в городе по улице Красинцев № 5 под контору для Морлова. 2. В пятидневный срок произвести сдачу вышеупомянутого дома Морлову. 3. Комхозу АКО выселить людей... в другие дома комхоза. 4. Директору Морлова АКО т. Айунц принять все меры для переселения жильцов, живущих в этом доме, но не работающих в АКО, в дома соответствующих организаций. 5. Контору Морлова перевести в вышеупомянутое помещение не позднее 15 ноября».

Объяснительная записка к годовому отчету. «...На продуктивность работы промысловых судов оказало влияние отсутствие угля и нефти в период лова... Работа на лове составляет только 7 %, на транспортных перевозках — 34 %, остальное — текущий ремонт в ненавигационное время.

Средний годовой заработок одного рабочего в 1938 г. — 8 725 тыс. руб., в 1939 г. — 10 538 руб.

Работа по текущему ремонту судов, по пошивке 100 неводов и 120 орудий лова проходила по-стахановски, выявлено было 38 чел. стахановцев, которые по окончании работы были все премированы.

Текучесть в Морлове была большая, начиная с января 1938 г. принято 281 чел., уволено 263, в среднем на месяц 29—30 чел... Имеем выдвижение работников с низших квалификаций на высшие: четыре матроса — в боцманы, три боцмана — во вторые помощники, один матрос — на старшего помощника, один матрос — в третьи помощники,

один боцман — в старшие помощники, один моторист — в старшие механики, один моторист — во вторые механики, кассир — в ответственные исполнители по кадрам, механик — в групповые механики...

Жилфонд: квартира 510 кв. м, общежитие — 45 кв. м, введено в эксплуатацию в 1939 г. Площадь нежилых помещений — 222 кв. м. Общее число проживающих на жилплощади предприятия 148 чел., общее число работающих на предприятии, пользующихся его площадью — 61 чел.».

Годовое задание на 1939 г. вновь было провалено: вместо полагавшихся 52 500 ц было «упромышленно» всего 5 283. Реальный процент выполнения плана по сравнению с 1938 г. (11 %) практически не изменился, составив всего 10 %.

В 1939 г. возглавлял Морлов директор В. П. Нахабов. На 1 октября 1939 г. рыбацкое предприятие по-прежнему располагало двенадцатью судами (три траулера, четыре сейнера, два дрефтера и три разведчика).

1940 г.

В 1940 г. Морловым руководили П. И. Мамонов и А. Я. Думенко.

Приказ по управлению госрыбтреста АКО № 126 от 1 апреля 1940 г. «Утвердить представленный управлением морского рыболовства АКО промфинплан на 1939—40 хозяйственный год, разработанный на основании установленной ему трестом программы добычи рыбы-сырца со следующими основными показателями: сельдь — 19, красная — 3,5, кета — 0,5, треска — 1,0, камбала — 22. Всего 46 тыс. ц., в том числе по промысловым судам: сейнеры — 17,6, дрефтеры — 6,4, траулера — 22. Сдача: сельдь и лососевые 1-й сорт — 90 %, 2-й — 10 %, камбала 1-й сорт — 80 %, 2-й — 20 %».

12 июля 1940 г. экипаж сейнера № 2 (капитан Соловьев, неводчик Пинчук) впервые начал дневную добычу сельди. До этого рыбаки придерживались старой традиции ловить ее темными ночами, определяя перемещение косяков по фосфорическим всплхам на поверхности воды. В районе Жупановского рыбокомбината капитан и неводчик заметили на море необычную рябь, вызванную всплесками рыб. Так впервые днем был обнаружен косяк сельди. Первый же замет принес 200 ц. Днем 14 июля взяли еще 400 ц.

«Когда рыбаки пришли в Петропавловск и рассказали, что они ловили сельдь днем, им не поверили.

— Не может этого быть! Все селедку ловят ночью, а вы днем. Да вы просто шутите! Ведь ночью ловят селедку на Каспии, в Приморье. Везде селедку ловят ночью.

— Не верите, как хотите, а мы ловили днем!

Сейнер опять в море. Шесть часов вечера 20 августа. Солнце клонилось к закату. Яркие лучи его золотили морскую поверхность. Капитан и неводчик на вахте. Они внимательно наблюдают за морем. Входим в бухту Жировую. Вдруг заметили всплески воды. Это оказался огромный косяк сельди. За один заход невода поймали около 1 000 центнеров сельди. Сейнер взял на борт 727 центнеров, да нагрузил в мешок (садок) 116 центнеров. Это был необычайно рекордный улов кошельковым неводом в камчатских водах...».

4 сентября 1940 г. рыбаки Морлова собрались на сейнере № 1. Здесь они обсуждали опыт дневного лова и предложения по совершенствованию организации промысла.

Капитан дрефтера «Ударник» Козинец вновь заговорил о необходимости обзаведения «маткой». «Если будет выделена плавучая база, то мы сможем ловить рыбу круглосуточно, тогда в два — три раза перекроем свои планы. В настоящее время рыбу мы ловим не более трех часов в сутки, остальное время мы или ремонтируемся, или стоим в порту, или бегаем за продуктами. Организация плавучей приемной базы позволит нам избежать этих простоев». Он заявил, что не видит препятствий к дневному лову сельди, так как неоднократно наткнулся на косяки рыбы, но ловить не мог из-за того, что следовал с уловом на береговую базу. Аналогичное мнение высказывал и неводчик сейнера № 1 Тропин.

Групповой механик Цуркан и боцман сейнера № 1 Товкач предложили использовать плавбазу не только для сдачи улова, но и как снабженческое судно, а также в качестве ремонтной базы. «Порвался немножко невод — опять в порт, произошла какая-нибудь самая незначительная поломка машины, болтик сломается — тоже идем в порт...». Неводчик дрефтера «Стахановец» Баталов заявил прямо: «Пусть скорее дадут нам траулер. Мы завалим его рыбой!».

Недоумение рыбаков вызвало отсутствие на таком важном совещании начальника АКО и главного инженера АКО Айунца, еще недавно руководившего Морловом и хорошо знавшим его проблемы.

Спустя несколько дней экипаж сейнера № 2 выступил с почином «За десяти тысячный улов сельди на каждый сейнер!».

«В ознаменование пятилетия стахановского дивизии и двухсот-летнего юбилея г. Петропавловска-на-Камчатке мы, экипаж сейнера № 2 Морлова АКО, берем на себя обязательства — до конца 1940 г. выловить еще 6 400 ц, доведя лов до 10 000 ц (нами на 30 августа уже выловлено 3 600 ц при плановом задании 4 400 ц)...».

Надо сказать, что глубевой сейнерный лов сельди на Камчатке имеет большие перспективы, и если его правильно организовать, то вылов 10 000 ц на судно в год не будет казаться таким большим и невероятным, как это предполагают некоторые отсталые люди теперь...

Выловленный сырец обязуемся сдавать весь высокого качества. Обязуемся также обеспечить бесперебойную работу сейнера и всех его механизмов, содержать в хорошем состоянии орудия лова. Наш невод находится в эксплуатации уже две путины, мы принимаем обязательство провести неводу капитальный ремонт своими силами в процессе работы, не прекращая лова.

Со своей стороны мы требуем у управления Морлова АКО своевременного обеспечения сейнера запасными частями, инструментом, горючим, смазкой, чтобы с выходом на лов и на лову у нас не было никаких задержек. Также очень важно, чтобы Авачинский рыбокомбинат, которому мы сдаем рыбу, не задерживал от нас улова и точно выдерживал установленную норму разгрузки 100 ц в час на судно.

Ни один сейнер в Советском Союзе еще не имеет вылова 10 000 ц сельди в год, поэтому, являясь инициатором борьбы за десяти тысячный улов на сейнер, мы вызываем все остальные сейнеры Морлова АКО и других бассейнов последовать нашему примеру».

Следует отметить, что выполнить намеченное вновь не удалось. Всего по плану четыре сейнера Морлова должны были добыть 17 640 ц, но поймали всего 10 107. При этом инициатор почина — сейнер № 2 — справился с заданием всего на 88,4 %. Вины рыбаков в этом не было: судно опять было отозвано на грузоперевозки.

Осенью 1940 г. впервые на Камчатке на судах Морлова началось охлаждение рыбы льдо-соляной смесью. Новую методику предложил технолог АКО Б. В. Крюгер. Эксперименты проводились на траулере «Буревестник». В его трюме установили отсеки с разборными стенками, в которые слоями засыпали лед и соль, накрывая их затем листами жести. На жель укладывали рыбу, затем вновь помещали лед и соль. Рыба хорошо промораживалась, хранилась до выгрузки в Петропавловске и сдавалась первым сортом.

В конце 1940 г. Морлов имел 16 промысловых судов: семь паровых траулеров («Дальневосточник», «Буревестник», «Гага», «Восток», «Лебедь», «Топорок», «Палтус»), четыре сейнера калифорнийского типа («Авача», «Виллой», № 1 и № 2), два дрефтера («Стахановец» и «Ударник») и три разведчика («Нептун», «Сатурн» и «Юпитер»). В этом году вылов рыбы составил 19 000 ц.

Срыв программы был вызван поздним выходом на лов траулеров (вместо 15 марта — 25 мая) из-за отсутствия топлива. Они завершили работу уже 1 июля, так как их отозвали на грузоперевозки. По этой же причине не выполнили план большинство сейнеров и дрейфтеров. Единственным успешно работавшим в 1940 г. судном Морлова стал дрейфтер «Ударник», который под командованием капитана Козинца справился с заданием на 117 %.

В ноябре 1940 г. произошла авария с ледоколом «Малыгин». Часть судов АКО была привлечена к его поиску. Среди них находились и траулеры Морлова.

Приказ начальника АКО № 53 от 4 ноября 1940 г. «Для доставки к месту работы и обслуживания экспедиции, направляемой на поиски потерпевшего аварию ледокола “Малыгин” приказываю: 1. Директору Морлова Думенко А. Я. снарядить “Дальневосточник” и снабдить всем необходимым для плавания в течение полутора месяцев. 2. Начальником экспедиции... назначаю начальника экспедиции шхуны “Смольный” т. Кухарского, которому выполнять все распоряжения начальника Петропавловского порта. 3. Срок выхода “Дальневосточника” назначаю на 17 часов 14 ноября (капитан Берг К. К.). Капитану “Дальневосточника” держать радиосвязь с береговыми станциями и ежедневно информировать о ходе работ начальника Петропавловского порта».

Решение управляющего АКО по годовому отчету Морлова. 25 декабря 1940 г. «...2. Утвердить баланс основной деятельности в сумме 24 688 842 руб. 78 коп. и чистым убытком в сумме 1 738 811 руб. 95 коп. Отметить: а) план заготовки рыбы-сырца выполнен на 42,4 %, что даже с учетом отвлечения флота на грузоперевозки не оправдывается теми возможностями выполнения плана, которые у Морлова имелись... в) выполнение плана по выпуску валовой продукции в неизменных ценах составляет 27,6 %... Хозяйственную деятельность Морлова АКО признать неудовлетворительной».

1941 г.

Производственная программа на 1941 г. предусматривала вылов 40 000 ц рыбы. В этом году Морлову был передан рыбозавод базы Моховая вместе с холодильником и подсобными предприятиями. С 1 марта 1941 г. Морлов стал предприятием с законченным циклом производства, так как теперь в его рамках добывающая промышленность объединилась с обрабатывающей.

В его состав вошли:

— промысловый флот;

— цеха: засольный, копильный, колбасный, консервный, икорный, строительный, «огневой сушки рыбы»;

— холодильник;

— сельскохозяйственная ферма;

— коммунальное хозяйство.

Одновременно Морлов коренным образом изменил характер промысловой деятельности: из сезонной она превратилась в круглогодичную. Но тем не менее, «успешное разрешение в 1941 г. проблемы круглогодичного морского рыболовства в его организационных формах не могло сразу оказать заметного влияния на результаты хозяйственной деятельности».

Наряду с обычной деятельностью, в 1941 г. предполагалось провести работы экспериментального характера: было намечено освоить симметричный трал и изучить его промысловые качества в различных условиях. «На все эти работы была составлена смета в сумме 100,7 тыс. руб., но изменническое нападение немецко-фашистских орд на Советский Союз временно приостановило эту работу, и, более того, значительную часть флота пришлось переключить на работу не по прямому назначению».

Начало Великой Отечественной войны большинство судов Морлова встретило на промысле.

Радиограмма с борта траулера «Топорок». «Находясь в море, мы услышали по радио сообщение народного комиссара иностранных дел Вячеслава Михайловича Молотова о переходе германскими войсками советской границы без объявления войны. Экипаж тральщика “Топорок” с глубоким возмущением выслушал сообщение о вероломстве фашистов Германии, напавших на нашу священную и неприкосновенную социалистическую Родину. Экипаж готов в любую минуту по зову коммунистической партии и правительства встать на защиту социалистических рубежей и дать сокрушительный отпор фашистским бандитам, чтобы им не повядно было совать свое свиное рыло в наш советский огород. В настоящий момент экипаж тральщика “Топорок” обязуется еще теснее сплотить свои ряды, выполнить и перевыполнить производственный план, как по качеству, так и по количеству, усиливая мощь нашей социалистической Родины. По поручению митинга: Гонсиоровский, Белоногов, Томашевский, Морозов».

Часть промыслового флота Морлова была мобилизована: суда вошли в состав Тихоокеанского флота (ТОФ).

Приказ начальника АКО С. П. Емельянова № 013 от 19 июля 1941 г.
«Во исполнение телеграфного указания начальника штаба Тихоокеанского флота... приказываю... директору Морлова АКО Ермошкину не позднее 21 июля сего года передать в распоряжение командира Петропавловской военно-морской базы Тихоокеанского флота два сейнера: “Авача” и “Виллой”».

Начавшаяся война потребовала от людей значительного напряжения сил, так как многие физически крепкие работники были призваны на воинскую службу и покинули предприятие. «Ввиду создавшейся обстановки, недостаток на производстве базы Моховая Морлова рабочей силы — мужчин — требует вовлечения в производство вторых и третьих членов семей. Для этой цели женщины должны быть на время работы освобождены от имеющих ребят ясельного и дошкольного возраста. Если имеются (на 25 чел.), для детей дошкольного возраста с 1 августа организуется детсад — двенадцатичасовая работа двух групп по 25 чел. Не имея соответствующего помещения для детсада, временно подготавливается помещение бывшей конторы базы Моховой площадью 48 кв. м. Помещение — барак не новый, требует большого ремонта... лучшего помещения на сегодняшний день нет... На новый хозяйственный год — поднять вопрос о... строительстве специального дома для детсада». В детсаду работали заведующая, два воспитателя, повар и две няни-уборщицы.

Заключение АКО о хозяйственной деятельности Морлова в 1941 г.
«План заготовки рыбы-сырца выполнен на 23,2 тыс. ц или 52,5 %, в том числе по гослову 14,5 тыс. ц (35,6 %) и по скупку — 8,7 тыс. ц или на 254,6 %... План по выпуску не выполнен из-за недолова. Морлов дал более разнообразный ассортимент продукции против предусмотренного. Такие изделия, как консервы, копчености, маринады и колбаса вырабатывались не только из лососевых пород, но из менее ценных. Так, например, из 233 ц сырца, направленного на производство рыбной колбасы, рыбы лососевых пород было только 89 ц, остальные 144 — треска, камбала, корюшка, навага. На маринад направлено 183 ц уйка... Использование этих наименее ценных пород рыбы на производство качественной продукции следует отметить как положительный момент в работе...».

Невыполнение плана было, в первую очередь, вызвано отвлечением флота на обслуживание военных нужд.

1942 г.

Промфинплан на год утверждался в объеме 32 450 ц. При его разработке особо отмечалась «необходимость использования всех отходов

производства, в том числе молок и головок, направляя последние в первую очередь на питание рабочих и служащих в свежем или соленом виде, в крайнем случае, отходы от производства направлять для заготовки корма для собак».

Наиболее мощные промысловые суда — паровые траулеры — решено было в максимальной степени использовать на лову. В этом случае выполнение установленного плана вылова впервые могло стать реальностью. Вот как моряки «Востока», приступившего к лову после длительного перерыва, рассказывали о своей работе в январе 1942 г.

«Мы получили распоряжение выйти в море на активный лов. Команда нашего тральщика “Восток”, горя желанием проверить свои силы и вооружение и дать стране как можно больше продукции, с энтузиазмом взялась за работу. Первое пробное траление дало хорошие результаты, мы подняли на борт 1,5 т камбалы. До этого экипаж тральщика еще не работал на активном лове. “Восток” использовался как транспортное судно, и первый хороший улов воодушевил коллектив.

Затем за пять промысловых суток мы сделали 40 тралений и добыли 560 ц рыбы. Задание на вторую половину января мы выполнили, несмотря на то, что это дело для всей команды новое, а погода все дни была исключительно неблагоприятной — шторм со снегом достигал семи баллов. Это сильно затрудняло промысел. Но наши люди работали самоотверженно, стойко перенося трудности.

Особо отличился тралмейстер (так в то время называли тралового мастера — С. Г.) Павел Егорович Алешкин, который все время держал трал в исправности, и матрос 2-го класса Владимир Кульков, хорошо работавший на уборке рыбы в трюме. Не отставал от них матрос 1-го класса Дмитрий Неупокоев. Илья Григорьевич Евстафиади, несмотря на штормовую погоду, хорошо держал тральщик на рыбных банках. Кочегары 1-го класса товарищи Вагайцев и Челаков всегда держали пар на марке и обеспечивали нужный ход судна. Механик Лесовой обеспечил бесперебойную работу механизмов.

Вместе с нами работал инженер добычи Морлова товарищ Томашевский. Он обучил экипаж траловому лову.

Сейчас мы уже имеем некоторый опыт тралового лова. В предстоящий выход в море на промысел мы учтем недостатки, которые были в первом рейсе, и задание на февраль выполним в срок. Хочется скорее снова выйти на активный лов. Между тем, из-за снабжения углем и водой выход тральщика задерживается. Этого нельзя допускать!».

Оставшиеся в Морлове суда были военизированы, их экипажи объявлены состоящими на воинской службе. 24 января 1942 г. был создан «дивизион рыболовецкой службы», в составе траулеров «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Топорок» и «Гага». Его командиром стал директор Морлова АКО Г. Я. Ермошкин. В 1942 г. в состав Тихоокеанского флота вошли дрейфтеры «Стахановец» и «Ударник». В начале 1943 г. «Ударник» погиб.

Приказ по управлению АКО № 258 от 23 июля 1942 г. «Во исполнение приказа Наркомрыбпрома СССР от 30 ноября 1941 г. № 67/III помощникам капитанов по политической части на судах флота АКО присвоить должностные звания “политрук”. Начальник АКО Емельянов».

В октябре 1942 г. на добыче рыбы лидировал траулер «Топорок» (капитан Лозовский, тралмастер Попов). Его суточные уловы доходили до 31 т. С 7 по 12 октября судно поймало 105 т рыбы, преимущественно камбалы. Рейсовое задание оказалось выполненным на 110 %.

Траулер «Восток» (капитан Ленский, тралмастер Токарев) за восемь дней добыл 102 т. После сдачи улова на Кихчикский комбинат, судно опять вышло на лов и с 11 по 14 октября поймало еще 50 т. Траулер «Гага» с 21 сентября по 6 октября выловил 113 т. Между командами траулеров шло «предоктябрьское соревнование за право рапортовать к 25-летию Советской власти о выполнении фронтového задания».

Заключение о хозяйственной деятельности Морлова АКО в 1942 г. «План по заготовке рыбы-сырца выполнен Морловом в количестве 33,9 тыс. ц или 104,4 %, в том числе по гослову — 25,2 тыс., или 107,2 %, и по скупку — 8,7 тыс. ц или 97 %. По сравнению с прошлым годом выполнение плана составляет 198,8 %».

Наиболее эффективно в течение года работал траулер «Топорок», давший 197,6 % плана.

«Необходимо отметить, что Морлов на протяжении ряда лет, будучи еще БАОЛом, впервые в отчетном году, благодаря налаженности в работе, добился значительных сдвигов в части увеличения добычи рыбы, выполнив таким образом план заготовки рыбы... по сравнению с прошлым 1940—41 г. Добыча рыбы в 1941 г. по гослову увеличилась на 10,7 тыс. ц. Выполнение плана проходило крайне напряженно и, в основном, было успешно завершено в конце четвертого квартала, на долю которого падает 47,2 % общего количества вылова по гослову. Во втором и третьем кварталах траулеры снимались на грузоперевозки, в частности, — “Восток” и “Гага”. Всего же при 23,1 судомесяце работы на лову 10,6 судомесяцев промысловые

траулеры работали на грузоперевозках, что следует рассматривать как ненормальное явление...».

Впервые за годы существования БАОЛа — Морлова его работа признавалась удовлетворительной.

К концу 1942 г. Морлов располагал следующими производственными зданиями и сооружениями: пристанью, медпунктом, яслями, пошивочными мастерскими, промышленным комбинатом, столярными мастерскими, конюшней на три станка, оградой территории базы, наружной электросетью, временной столовой, складом, конторкой к засольному цеху, вешалами для неводов, овощехранилищем, шлюпочной мастерской и кузницей.

Его работники проживали в десяти каркасно-засыпных палатках, крытых финской стружкой, в бараке, в домике, перестроенном из парикмахерской, в трех гессенских утепленных палатках и одном новом доме.

1943 г.

Газета «Камчатская правда», 25 февраля 1943 г. Статья «Люди “Буревестника”».

«Сложна работа моряков. Но еще сложнее она на промысловых судах. Человек должен быть здесь не только моряком, но и опытным рыбаком, в любое время способным оставить штурвал или лопату кочегара и встать к тралу или на сортировку и солку рыбы.

Таких людей воспитывает на своем небольшом судне капитан Владимир Михайлович Неклюдов. Ему 48 лет и 33 из них посвящены морю, морскому лову. Начав морскую службу в водах Ледовитого океана, Владимир Михайлович за тридцать с лишним лет избородил многие моря и океаны. С 1932 г. он беспрерывно плавает в водах, омывающих Камчатку, ловя краба, треску, камбалу, сельдь.

Когда перед траловым флотом АКО была поставлена задача максимального вылова рыбы, Владимир Михайлович пришел на “Буревестник”. Нерадостными были первые дни. План не выполнили, люди работали с прохладцей, не вкладывали в работу души, не болели за честь судна. Пришлось начинать с людей, воспитывать в них чувство ответственности за работу, за государственный план. И сейчас Владимир Михайлович может гордиться. Люди “Буревестника” — это лучшие рыбаки Морлова.

Тралмейстер — первый помощник капитана на лову рыбы. От его знаний, умения, инициативы зависит успех дела. Таким требованием отвечает Павел Егорович Алешкин — первый тралмейстер “Буревестника”.

— Человек дела! Неутомимый работник, — так характеризует капитан своего тралмейстера. Его можно видеть на полубаке и днем, и ночью. Когда идет траление, все внимание Павла Егоровича сосредоточено на одном: правильно протралить намеченный участок моря, быстро поднять трал на судно и освободить его от ценного груза. Тралмейстер хорошо знает, что трал должен подниматься свободно и без задержек. Поэтому он ведет траление пять — семь минут, что гарантирует быструю маневренность и сохранность снаряжения. “Буревестник” не потерял ни одного трала.

Держать пар на марке, а судно на курсе — такое требование предъявляется к машинной команде. Игнат Игнатович Наркевич — старший механик. Он, его помощники, кочегары и машинисты у жарких топок помогают успешному тралению. Когда трал в действии — нужно держать высокое давление в котлах и обеспечивать необходимый ход судна. Моряки-рыбаки никогда не жалуются на машинистов и кочегаров. Напротив, восторженно о них отзываются. Да и как не говорить о хорошей работе механиков, когда они делают все, чтобы обеспечить бесперебойный лов?!

Вышла из строя центробежка, грозит срывом рейса. Этого допустить нельзя, и Игнат Игнатович с помощниками быстро находят дефект, своими силами исправляют его, и судно продолжает лов. Крепление талей ослабли, разболтались скобы. И здесь механики помогли — быстро устранили неисправность.

Штурманы товарищи Тяжкин и Салтыков — опытные судоводители. У них судно всегда идет по курсу, не сходит с рыболовной банки.

Вместе с механиками и штурманами, вместе с капитаном и тралмейстером матросы товарищи Пронин, Жульнда, Коротчин, Трофимов, засольщик Лисаков, буфетчица Евдокия Позднякова и другие в тихую и штормовую погоду борются за каждый центнер выловленной рыбы. Это они по четырнадцать — шестнадцать часов непрерывно работают на приемке трала, уборке рыбы.

Небольшой коллектив траулера живет одной мыслью — помогать фронту стахановской работой на лове. И их труд виден. Они первыми в Морлове выполнили квартальный план. Они продолжают лов, в труде отметив 25-ю годовщину Красной Армии».

Нередко моряки попадали в критические ситуации. Об одной из них свидетельствует следующий документ.

Приказ по АКО № 298 от 14 июля 1943 г. «18 и 25 марта 1943 г. рыболовный траулер “Гага” на пути из Охотского моря в Петропавловский

порт, в районе острова Уташуд — мыс Кузачи, дважды обезуглился. Израсходовав весь уголь и находясь вблизи опасности, в целях спасения судна, груза и людей, по распоряжению капитана Кеербергена сожгли все, что могло гореть: разное деревянное оборудование, окрасочный материал и груз — картон 3 500 кг. Кроме этого, потерял верп весом 200 кг и 600 м ваера, выброшено за борт 10 т камбалы, испортившейся во время качки.

Расследованием установлено, что плавание рыболовного траулера “Гага” проходило в крайне осложненной гидрометеорологической обстановке, которая не только задержала ход судна, но и не позволила из-за плохой видимости своевременно возвратиться в Охотское море, чтобы там отстояться и пополнить бункер. 31 марта 1943 г. пароход “Орочон” прибуksировал траулер “Гага” на рейд Озерновского рыбокомбината и выдал ему 80 т угля. 4 апреля траулер “Гага” прибыл благополучно в Петропавловск. На основании того, что обезугливание траулера “Гага” наступило по стихийной причине, приказываю: обезугливание траулера “Гага” отнести к общей аварии, а убытки от нее распределить между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости».

Судовой состав Морлова в 1943 г. вновь изменился: 31 июля и 29 октября Тихоокеанскому флоту были переданы сейнеры № 1 и № 2.

Объяснительная записка к годовому отчету. «1943 г. является переломным периодом в занятии управлением Морлова АКО своих функций по добыче рыбы-сырца активным морским ловом, а также обработки пойманного сырца на заводе Моховая. Тщательная подготовка к обеспечению судов всеми необходимыми орудиями лова, материалами и топливом, правильное распределение рабсилы и другие факторы обеспечили перевыполнение госплана по всем основным показателям...

Приведенные показатели с полной очевидностью подтверждают самоотверженную работу коллектива рыбаков и рыбачек Морлова АКО в 1943 г. по выполнению поставленных перед ними хозяйственных задач. Особое внимание надлежит уделить судозкипажам рабочих траулеров “Буревестник” (капитан т. Неклюдов), выполнившим план добычи рыбы-сырца на 167 %, и “Топорок” (капитан т. Оводовский) — на 151 %».

Решение начальника АКО по годовому отчету Морлова АКО за 1943 г. «1. Морлов в 1943 г. впервые добился весьма существенных успехов в выполнении плана по заготовке рыбы-сырца: при плане в 36,1 тыс. ц фактически заготовлено 44,06 тыс. ц или 122 %, в том числе соответственно: по гослову — 30 тыс. ц и 36,7 или 122,3 %, по скупу — 6,1 тыс. ц и 7,3 тыс. или 120,5 %. По отдельным судам годовой план

перевыполнен: “Буревестник” — 166,8 % и “Топорок” — 150,9 %. В то же время план третьего и четвертого кварталов не был выполнен ни траулерами, ни в целом по Морлову, так как в этот период траулеры использовались, в основном, на грузоперевозках, между тем работа траулеров на грузоперевозках не планировалась. Отметить, что нагрузка траулеров по вылову на год была установлена по плану небольшая, а показатели плана по междурейсовым стоянкам в плане были явно завышены.

2. План выпуска пищевой рыбопродукции в натуральном выражении выполнен в целом на 120 %, план по выпуску консервов — 118,8 %, по корму собакам — на 511 %. Ассортимент по соленой продукции по сравнению с планом улучшен (выпуск малосолевой сельди, среднесолевой сельди и маринадов)...

3. Морлов выполнил нормы по расходованию сырца на выработку продукции, достигнув, в целом, по всему ассортименту экономии в 56 ц. Нормы по топливу для флота фактически выполнены с общей экономией в 614 т, однако по соли — перерасход в 34 т...».

1944 г.

Приказ начальника АКО № 183 от 12 мая 1944 г. об установлении Морлову годового плана. «...Заготовка рыбы-сырца, тыс. ц: гослов — 53, скуп — 7,5, итого — 60,5, в том числе по промысловым судам: “Топорок” — 13,0, “Восток” — 13,0, “Гага”, “Палтус”, “Буревестник” — по 9,0. Всего 53,0 тыс. ц... Выпуск готовой рыбной продукции... всего 48 208 ц... Выход консервной продукции... всего 146,5 туб., 2 000 ящиков... Численность работающих — 518, рабочих — 322, ученики — 25, инженерно-технические работники — 72, служащие — 23, обслуживающих — 70. Фонд зарплаты 4 848,0 тыс. руб.».

Несмотря на то, что численность судов Морлова в годы войны сократилась, улов рыбы заметно вырос, достигнув в 1944 г. 61 300 ц. Годовой план был выполнен на 101,3 %.

На траулерах было налажено соревнование вахт. Так, на «Топорке» они заключили между собой договоры, в которых обязались ловить за вахту не менее 8 т рыбы. 20 января 1944 г. вахта третьего помощника капитана Салтыкова и тралмейстера Косыгина добыла 12,9 т. Заступившая на смену вахта второго помощника капитана Романова и помощника тралмейстера Кулинова выловила уже 14,5 т. Первой за эти сутки стала вахта старшего помощника Гладкова и помощника тралмейстера Шашина: она поймала 15 т. Всего же за сутки рыбаки добыли 72 т рыбы. Такой результат был достигнут впервые. Впрочем, вскоре он был заметно перекрыт: 30 января 1944 г. вахта Романова и Кулинова выловила уже 17,5 т.

Радиограмма с борта траулера «Топорок». «Экипаж траулера “Топорок” одержал крупную трудовую победу — 24 марта завершил выполнение годового плана вылова рыбы. Меньше чем за три месяца промысла в чрезвычайно трудных условиях зимы, в бурном Охотском море моряки выловили 13 тыс. ц рыбы. Полный горячей любви, беззаветной преданности матери-Родине, воодушевленный предстоящими победами героической Красной Армией, экипаж траулера успешно продолжает лов рыбы в фонд Верховного Главнокомандования Красной Армии».

«Камчатская правда», 2 апреля 1944 г. «В течение долгого времени среди тральщиков Морлова АКО рекорд по добыче оставался за командой тральщика “Гага”, выловившей за сутки 55 т рыбы. Это считалось большой производственной победой в траловом рыболовстве. Моряки тральщика “Восток” (капитан товарищ Ленский, тралмейстер товарищ Косяченко) решили перекрыть этот рекорд. Они долго готовились к этому. Выискивали новые банки, увеличивали число тралений. 31 марта им удалось одержать крупную производственную победу. В этот день команда тральщика выловила 120 т рыбы и установила новый трудовой рекорд. Моряки не останавливаются на достигнутом. Они дали твердое слово добиться еще лучших результатов и этим помочь наступлению героической Красной Армии».

Объяснительная записка к бухгалтерскому отчету за 1944 г. «Победоносное наступление героической Красной Армии на фронтах Отечественной войны и трудовые подвиги трудящихся нашей Родины в тылу породили небывалый подъем среди моряков, рыбаков и рыбачек нашего коллектива на досрочное выполнение государственного плана 1944 г., всестороннюю поддержку Красной Армии в ее борьбе за наше правое дело.

На всем протяжении Великой Отечественной войны коллектив Морлова АКО, несмотря на трудности военного времени, из года в год наперывал темпы добычи и обработки рыбы, перевыполняя годовые задания...

Наращиванию темпов добычи способствовала самоотверженная работа в трудных условиях зимней и тяжелой метеообстановки передовых траулеров и всесторонняя подготовка необходимого количества орудий лова. Так, например: “Топорок” — капитан Неклюдов, тралмейстер Попов, старший механик Анкур (план — 13 000, отчет — 18 034 ц, 138 %), “Гага” — капитан Иванов, тралмейстер Токарев, старший механик Мамонтов (план — 9 000, отчет — 11 950, 132,6 %).

Если учесть, что траловый флот на добыче рыбы использовался только на 35 % своего времени, становится понятным, какие широкие перспективы имеются для развития морского тралового рыболовства у берегов Камчатского полуострова...».

1945 г.

В начале 1945 г. наиболее успешно работал траулер «Буревестник» под командованием капитана П. М. Иванова. В течение четырех дней января в районе Озерной судно добыло 250 т рыбы. Самый большой улов — 91 т — пришелся на 14 января 1945 г.

«В конце января команда тральщика “Буревестник”, по-фронтальному проведя два рейса, обязалась в январе в честь победного наступления Красной Армии провести еще один рейс. Это обязательство с честью выполнено. Выйдя в третий раз на лов, члены экипажа за 34 часа добыли 220 тонн рыбы». Команда заявила: «Увеличением добычи рыбы мы помогаем родным советским воинам. Пусть они беспощадно громят врага, еще стремительнее идут вперед к Берлину!».

Отлично трудились и моряки траулера «Топорок» (капитан Неклюдов, тралмейстер Попов). В февральском море за короткое время они добыли 100 т. Экипаж решил перевыполнить рейсовое задание к годовщине создания Красной Армии на 115 %, сэкономить 15 т топлива и «честным трудом славить героических советских воинов».

Помимо помощи фронту напряженным трудом в море, рыбаки Морлова приняли непосредственное участие в боевых действиях: в августе 1945 г. траулеры «Буревестник» и «Дальневосточник» под командованием П. М. Иванова и К. К. Берга перебрасывали десант на Курильские острова.

Курильская десантная операция стала последним аккордом Второй мировой войны. Пятерых моряков «Дальневосточника» ожидали боевые награды за отличие при доставке военных грузов и их своевременную разгрузку в сложных метеоусловиях. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района».

В начале сентября 1945 г. во Владивостоке завершилось строительство восьми деревянных рыболовецких сейнеров с двигателями мощностью по 150 л. с. («Трал», «Шкив», «Ваер», «Вертлюг» и другие). Их передали Морлову и решили доставить в Петропавловск самым простым, но в то же время самым рискованным способом — на буксире. Ее должен был выполнить пароход «Ительмен» под командованием Т. В. Войтенко. В конце сентября 1945 г. караван тронулся в путь через два моря и океан.

Плавание началось сравнительно спокойно. Первый удар стихия нанесла сейнерам в Японском море: здесь их настиг шторм, разорвавший один буксир. Затем заглохли двигатели на двух суденышках. С большим трудом и риском для жизни их экипажи смогли устранить неполадки. В Охотском море испытания продолжились: здесь тоже штормило. На сейнерах подняли паруса, в качестве которых использовали трюмные брезенты. В районе Четвертого Курильского пролива снова начали рваться буксиры. Сейнеры пошли своим ходом.

Наконец показались берега: караван подошел к острову Алаид. Здесь моряки встретили наших пограничников. «Раньше советские корабли далеко обходили этот остров. Теперь он навсегда наш — путь в океан свободен». Подремонтировав на сейнерах моторы, караван двинулся дальше. 7 октября он в полном порядке прибыл в Петропавловск.

Удачно завершившееся плавание стало результатом упорного труда капитанов сейнеров Соколова, Маликова, Вахтеева, механиков Сорочкина, Щепкова, Флотова, матросов Гридина, Барашко, Саяпина.

Вскоре выяснилось, что сейнеры оказались непригодны для работы в камчатских условиях, и они отправились обратно.

Вот всего лишь несколько фрагментов первого десятилетия деятельности БАОЛа — Морлова, организации, заложившей основы активного лова в прилегающих к Камчатке морях. Впереди рыбаков Морлова ждал нелегкий мирный труд, качественный и количественный рост флота, выход промысловых флотилий в Мировой океан.

ТРАГЕДИИ «КИТА» И «ВИЛЮЯ»

В центре Петропавловска на живописной «Алее флота», расположенной напротив старейшего рыбацкого предприятия Камчатки — Открытого Акционерного Общества «УТРФ-Холдинг», установлены обрамленные траурными венками пять черных мраморных досок с именами моряков, навсегда ушедших в свой последний рейс. Открывает эту печальную галерею список погибших осенью 1938 г. на буксире «Кит».

Паровой спасательный буксир «Кит» пришел на Камчатку вечером 14 сентября 1935 г. Он стал первым судном специального назначения, вошедшим в состав морского флота АКО. Буксир, приобретенный в Бремене, был построен в Германии в 1921 г. Он имел мощную машину, буксирную лебедку и центробежный водоотливной насос, способный перекачивать до 1 200 т в час.

Буксир-спасатель «Кит». Дедвейт 453,5 т. Скорость хода 8 узлов. Запас угля 350 т, воды — 85 т. Одна грузовая лебедка и одна стрела грузоподъемностью 2 т, две спасательные шлюпки. Главный двигатель: паровая машина тройного расширения мощностью 1 045 л. с. Осадка в грузу: кормой — 4,2, носом — 3,8 м. Команда 28 чел., в том числе шесть кочегаров, три машиниста и шесть матросов.

13 мая 1935 г. «Кит» отправился из Германии на Дальний Восток. Руководил перегонем судна капитан Е. Е. Потапов. Во время 78-суточного перехода до Владивостока моряки пережили несколько неприятных моментов, осложнивших плавание. При прохождении пролива Ла-Манш «Кит» попал в десятибалльный шторм, задавший ему изрядную трепку. В Бискайском заливе в топках котла провалились прогоревшие колосники, такое же происшествие случилось и у берегов Алжира. Команда самостоятельно отремонтировала судно, и далее рейс продолжался без особых происшествий. За время большого перехода буксир посетил ряд иностранных портов, в том числе Роттердам, Порт-Саид, Коломбо. В последнем он простоял семь суток, занимаясь котлоочисткой и хозяйственными работами.

30 июля 1935 г. «Кит» вошел в залив Золотой Рог. Во Владивостоке началась подготовка к отправке на Камчатку, длившаяся до 22 августа. Через три недели судно пришло в Петропавловск, доставив сюда партию бочек с нефтепродуктами.

Е. Е. Потапов командовал судном до 19 сентября 1935 г., после него буксир принял В. Т. Оводовский. Первый капитан «Кита» Е. Е. Потапов скончался в городской больнице 8 ноября 1935 г. Его смерть стала последствием массового отравления в столовой Петропавловского порта АКО, произошедшего в праздничный день 7 ноября.

Специализированное буксирно-спасательное судно вплоть до своей трагической гибели использовалось не только по прямому назначению, но и как транспорт, перебрасывая небольшие партии грузов и пассажиров на рыбокомбинаты. К этому руководство АКО вынуждал недостаток на Камчатке транспортных судов. Зачастую для этой же цели применялись рыболовные траулеры и сейнеры, снимавшиеся с промысла.

Условия, в которых на них перевозились люди, были весьма суровыми. «Хорошо, если попадетсЯ большой пароход, и счастье тому, кому удастся забраться в твиндек и укрыться там от непогоды. А то и так бывает: подвернулся “Кит” — буксирно-спасательное судно, которое имеет право перевозить только 12 человек пассажиров, — а на него садят их две сотни, и едут они на палубе, уставленной бочками с керосином...».