

В конце октября 1935 г. «Кит» собирался выйти в свой первый рейс до Усть-Камчатска с грузом соли. Двадцатого числа он закончил ремонт и приступил к приемке 20 т «железа». Этой работой занималась передовая бригада петропавловского порта П. Труфакина. Завершив погрузку угля на пароход «Чавыча», ведущуюся под проливным дождем, насквозь промокшие портовики, вернувшиеся на берег, не разошлись по домам, а начали обработку «Кита», успешно выполнив и это задание.

Состоявшееся затем при начальнике управления морского транспорта и порта АКО М. М. Плехове административное совещание «по вопросу производственного похода к 18-й годовщине Октября» наметило перевести «Кит» для дальнейшей погрузки к складам, располагавшимся на Озерновской косе. Отход судна был намечен на 23 октября. Однако он был задержан происшествием на акватории порта: вечером этого дня буксир принял участие в своей первой спасательной операции — снятии с мели парохода «Чавыча».

25 октября начальник управления морского транспорта и порта АКО М. М. Плехов издал приказ следующего содержания. «23-го числа мною было дано задание капитану буксирного катера “Кит” товарищу Оводовскому В. Т. снять с мели пароход “Чавыча”. Благодаря энтузиазму лучшей части ударников экипажа, буксир “Кит” под руководством капитана товарища Оводовского Василия Терентьевича данное мною задание выполнил блестяще, и пароход “Чавыча” в три часа 24 октября был снят с мели. За ударную работу и блестящее выполнение поставленной перед экипажем задачи по снятию с мели парохода “Чавыча”, экипажу буксира “Кит” от лица службы объявляю благодарность».

Работа «Кита» на камчатском побережье в 1935 г. продолжалась до конца ноября. Чаще всего он ходил с грузами до Усть-Камчатска. 11 ноября 1935 г. Наркомпищепром СССР назначил на «Кит» помощником капитана по политической части В. Н. Прокофьева.

К началу зимы 1935—1936 гг. в Петропавловском порту сложилось тревожное положение: имевшиеся здесь запасы угля для судов подошли к концу. Уголь ожидался с пароходом ДВГМП «Урицкий», но твердой уверенности в прибытии топлива к концу декабря не было, так как судно не могло получить его во Владивостоке. Это грозило выводом флота из эксплуатации и необходимостью законсервировать его до весны. В результате могла сорваться программа зимнего завоза и подготовки к весенней путине, чего допустить было никак нельзя.

16 декабря 1935 г. состоялись совещания капитанов стоявших в порту судов и руководителей порта. Капитаны подсчитали остатки угля. Его

на трех крупных транспортах («Якуте», «Эскимосе» и «Симе») и трех более мелких пароходах (траулерах «Буревестник» и «Блюхер», буксире «Кит») оставалось всего 572 т. При этом 200 т угля следовало отдать на пассажирский экспресс «Ильич», выполнявший регулярные рейсы до Владивостока. Оставшегося топлива с учетом ежесуточной потребности пароходов в 25 т могло хватить всего на 15 суток (только его суточный расход на «Ките», исключительно для поддержки пара в котлах без производства грузовых операций и перешвартовок, составлял 4 т).

Собравшиеся затем заместитель начальника порта Н. П. Веселкин, начальник политотдела В. Т. Ершов, главный инженер М. М. Триумфовский, капитан порта Архангельский, диспетчер Меркурьева и капитаны судов Кириллов («Якут»), Оводовский («Кит»), Бессмертный («Сима»), Барботько («Эскимос»), Шишковский («Ильич») постановили: «Принимая во внимание отсутствие угля, предложить всем капитанам судов АКО перевести на строгий режим расхода топлива с учетом его максимального сохранения». Для предотвращения полного «обезугливания» начальнику АКО предлагалось срочно отозвать находившийся на западном побережье Камчатки пароход «Чавыча» и разбронировать неприкосновенный запас, хранившийся в порту.

Самое большое количество угля, составлявшее всего 337 т, «количество которого является под сомнением», имелось на «Симе». Для определения его действительных запасов создавалась комиссия в составе Триумфовского и старших механиков Баранова («Сима»), Вистина («Эскимос») и Осколкова («Якут»). Присутствующие обращались к начальнику АКО И. А. Адамовичу с просьбой «о созыве у него в ближайшее время совещания капитанов по вопросу об угле и производстве грузовых операций». По распоряжению Адамовича оно прошло 25 декабря.

Это совещание постановило, что все грузовые работы, требовавшие большого расхода воды и топлива, следует прекратить до прибытия угля из Владивостока. Диспетчер порта Меркурьева предложила «организовать снабжение водой судов, для чего необходимо поставить один из тральщиков или “Кит”». Капитан Оводовский заявил, что буксир не сможет выполнить этой работы ввиду того, что он «для развозки воды непригоден, так как машина сейчас неисправна, и по техническим причинам». В качестве «водолея» решили использовать «Буревестник», имевший самый малый расход угля.

В качестве еще одной меры по сокращению расхода драгоценного топлива, старший механик «Якута» Осколков назвал переход на

отопление жилых помещений судов камельками, хотя это и признавалось «опасным в пожарном отношении... и связано с опасностями замерзания труб».

Вынужденную стоянку вмерзшие в лед пароходы, в том числе и «Кит», использовали для проведения ремонта. В начале 1936 г. капитана В. Т. Оводовского на нем сменил П. М. Иванов.

С наступлением весны судно вновь начало работать на перевозке небольших партий грузов. Так, в апреле 1936 г. буксир выделялся в распоряжение начальника управления снабжения АКО для доставки продовольствия и промышленных товаров на организуемую в Петропавловске районную ярмарку.

Летом 1936 г. «Кит» принял участие в операции по спасению севшего на камни парохода ДВГМП «Сясьстрой» и его пассажиров. 10 июня «Сясьстрой», везший на рыбокомбинаты 1 090 рабочих, в пятнадцать миль от мыса Крашенинникова (остров Карагинский) налетел на подводную скалу и получил пробоины в трюмах. К ночи вода в них поднялась на 4,7 м. Первым к аварийному судну пришел находившийся от него в ста милях пароход АКО «Ительмен». Он начал снимать с поврежденного судна людей. Получив с «Сясьстрою» сигнал бедствия, из Усть-Камчатска на помощь вышел пароход ДВГМП «Сучан», а из Петропавловска снялся на место аварии «Кит». На нем находился водолаз, намеревавшийся определить состояние подводной части корпуса «Сясьстрою». «Кит» работал на месте аварии с 11 июня по 11 августа, то есть 62 дня.

В конце 1936 г. судном командовал М. Никифоров, должность старшего помощника капитана занимал Н. Ф. Шурыгин, «дедом» — старшим механиком буксира — был С. Д. Баранов.

В 1937 г. на судно вернулся капитан П. М. Иванов. В этом году «Кит» впервые провел успешный опыт по доставке морским путем в Петропавловск плота с лесом. Такую попытку пытались предпринять еще летом 1935 г. Она оказалась неудачной: плохо скрепленный плот по дороге размыло волнами. Неудачу в духе времени приписали деятельности «вредительских элементов», якобы принимавших все меры к тому, «чтобы преградить путь камчатскому лесу».

Опыт был повторен в сентябре 1937 г. 7 сентября «Кит» взял в Усть-Камчатске на буксир заготовленный в Ключах плот объемом 1 260 куб. м и вышел с ним в море. 8 сентября караван со скоростью три с половиной узла прошел мимо мыса Кроноцкий. 10 сентября он прибыл в Петропавловск. Сплотка первой «сигары», как вскоре стали называть

такие морские плоты, длилась двенадцать суток. Руководил ею капитан сплотки Милютин.

По его словам, «плот делали по американской системе — сигарообразный, обтекаемой формы. Для лучшего сопротивления волнам плоту придана гибкость. Он может вполне выдержать шестибалльный шторм. Единственное, чего боится наш плот — это попутной волны, которая угрожает ему переломом». Сигара длиной 50 и шириной 7 м имела осадку 3 м и возвышалась над водой на 2 м. Длина буксирного конца достигала 300 м. Во время плавания сигару пришлось дважды перетягивать для того, чтобы предотвратить ее разрушение. В этой работе плотогонам помогли моряки «Кита», возглавляемые П. М. Ивановым.

После этого экспериментального рейса доставка леса в Петропавловск по морю прочно вошла в практику работы АКОфлота. «Мы опровергли вредительскую теорию о невозможности использовать камчатский лес», — заявил по окончании плавания капитан сплотки Милютин.

В самом конце 1937 г. одно из таких плаваний завершилось неудачей: «Кит» потерял плот и буксир. В ходе расследования происшествия, обошедшегося казне в 300 тыс. руб., виновными были признаны моряки. «Обнаружилась фанера, подложенная под стопорную ленту (под тормоз буксирной лебедки — С. Г.). Во время приемки плота у лебедки находился второй механик Мицай, боцман Арен и матрос Бондаренко. Подсыпал песок и подложил фанеру Мицай. Это видели боцман и матрос, но укрыли эти факты от комиссии».

Вот такой факт деятельности «вредителей», проникшей, как считалось, во все сферы жизни советского общества той поры, был выявлен в результате следствия. Сейчас нам, знающим обстановку того периода, нетрудно предположить, какими методами могли быть получены подобные «признания».

Летом 1936 г. капитан «Эскимоса» Г. А. Барботько подал начальнику АКО И. А. Адамовичу записку с предложением снять с мели пароход «Нэнси Моллер» грузоподъемностью 5 000 т, ранее принадлежавший английской компании из Шанхая. Осенью 1930 г. это судно было выброшено на мель в районе Жупановского рыбокомбината. Идея была принята, но осуществить ее только силами АКО считалось невозможным. 19 июля 1936 г. Адамович писал по этому поводу наркому пищевой промышленности А. И. Микояну: «Я бы лично считал, что нам самим заниматься этим вопросом будет крайне сложно — затратим большие средства, оторвем от нашей прямой работы наши

плавсредства, и поскольку у нас нет эпроновских специалистов и эпроновского опыта (ЭПРОН — Экспедиция подводных работ особого назначения, специализированная судоподъемная организация — С. Г.), — вряд ли мы сможем это дело до конца довести, хотя наши работники и согласились эту работу проделать». Адамович просил разрешения Микояна передать выполнение спасательной экспедиции ЭПРОНу, обещая последнему свое содействие.

Спустя год, в начале лета 1937 г. пароход «Ангарострой» доставил в Петропавловск в распоряжение ЭПРОНа оборудование для подъема «Нэнси Моллер». Отсюда на место работ его собирались доставить на «Ките». К моменту снятия судна с мели, из Владивостока в район работ должен был подойти специальный буксир.

В конце осени 1937 г. «Кит» пришел с восточного побережья в Петропавловск, где должен был отремонтироваться и затем выйти в Жупановский рыбокомбинат к «Нэнси Моллер». Не успев закончить ремонт в полном объеме, 16 декабря 1937 г. буксир получил приказ собрать машину, принять бункер и идти в море. Взяв уголь, имевший, как позже выяснилось, крайне низкое качество, судно вышло в море. Разыгравшийся шторм сорвал с креплений перевозимые на верхней палубе бочки с топливом, которые своей массой повредили рулевое управление. Моряки, спасая судно и себя, выбросили за борт 21 емкость, после чего «Кит» вернулся в порт. Вскоре он отправился в рыбокомбинат во второй раз, но не успел дойти и до ворот Авачинской губы, как в двух топках котла прогорели и провалились колосники. После вынужденного ремонта буксир вышел в третье плавание. Когда он пришел на место, то выяснилось, что корпус «Нэнси Моллер» разбило штормами, и он не подлежит восстановлению.

С 1 апреля по 15 июня 1938 г. «Кит» получил в Петропавловске свой последний ремонт. В этом году он по-прежнему работал как транспортное судно, справившись с плановым заданием на грузоперевозки всего на 49,6 %.

1 октября 1938 г. приказом заместителя начальника АКО Власкина «Кит», в соответствии с положением о буксирно-спасательных судах, «относящихся к судам специального назначения, имеющим мощные машины и снабженные мощными водоотливными средствами», был переведен из третьей группы судов АКОфлота, включавшей небольшие паровые траулеры, в пятую. В ее состав входили крупные пароходы. Буксир намеревались укомплектовать специалистами, хорошо знавшими

ми буксирно-спасательное дело, разработав для них новые тарифные ставки и систему оплаты труда.

Однако служить «Киту» в составе флота АКО оставалось совсем немного: через месяц он погиб со всеми находившимися на нем людьми. Трагедия произошла, предположительно, вечером 31 октября или ночью 1 ноября 1938 г. Утром 31 октября «Кит» со 100 т горючего в бочках и десятью пассажирами снялся из Петропавловска на восточное побережье Камчатки для снабжения рыбокомбинатов. Последние известия с него получили по радио в этот же день около пяти часов вечера. Капитан Ф. Д. Сорокин сообщил о том, что он проходит траверз мыса Налычево. Более никаких сведений о местоположении и состоянии буксира не поступало.

Комиссию по расследованию причин гибели «Кита» возглавил заместитель начальника АКО Грахов. В ее состав вошли: аварийный инспектор Левченко, капитаны «Орочона» Бессмертный, «Снабженец № 2» Тищенко, «Эскимоса» Максяткин, капитан порта Стукалин, пожарные инспекторы НКВД и АКО Чередниченко и Красносельский.

В процессе расследования удалось установить, что погрузка горючего на «Кит» велась под наблюдением работников пожарной инспекции АКО и порта, причем по их требованию бочки, имевшие течь, были с него сняты. Капитан порта дважды задерживал выход буксира по заявлениям Ф. Д. Сорокина: первый раз из-за неисправности радиостанции, второй — из-за течи тары для горючего. Письменного разрешения на выход в море пожарный надзор порта не дал, ограничившись словесным, обычным в практике порта АКО. Перед выходом в море радиостанция «Кита» была исправлена. Погода благоприятствовала плаванию, судно имело удовлетворительное состояние корпуса и механизмов, не было перегружено.

Поиски пароходами и авиацией, обследование береговой полосы посуху, ведущиеся до конца ноября 1938 г., ни к чему не привели: следов катастрофы обнаружить не удалось. «Никаких признаков буксирного парохода “Кит” и его экипажа и пассажиров не обнаружено... буксирный пароход “Кит” пропал без вести...». Так как дальнейшие поиски в зимнее время в море признавались невозможными, то аварийная комиссия считала необходимым продолжать их «по берегу от мыса Лопатки до мыса Кроноцкого, а также по береговой линии Командорских островов».

27 ноября 1938 г. комиссия составила заключительный акт по расследованию обстоятельств гибели буксира. Она считала «совершенно

недопустимым явлением погрузку горячего на “Кит”, как на судно, совершенно непригодное для перевозки горячего. Практиковавшаяся перевозка горячего на судах АКО, а также дальневосточного бассейна, была необходимостью ввиду отсутствия специальных судов в системе АКО... Завоз горячего был вызван настоятельным требованием комбинатов ввиду острой нужды в горячем». Таким образом, посылка буксирного судна, непригодного для нахождения в штормовом море, в ненавигационное время с опасным грузом признавалось вынужденной мерой. «Установить конкретных виновников... ввиду того, что “Кит” не обнаружен, также не обнаружено никаких его предметов, по которым можно было бы установить причину его аварии... не представляется возможным».

Беспристрастные бухгалтерские документы оценили затраты на поиски судна, стоимость его груза, задолженность погибших членов экипажа и расходы по эксплуатации за первый квартал 1938—1939 гг. в 125 610 руб. В качестве пособий осиротевшим семьям моряков «Кита» было выплачено 50 263 руб., пожелавшие уехать с Камчатки получили на дорогу еще 5 634 руб.

Нам и поныне неизвестна причина аварии: был ли это внезапно налетевший шквал, вызвавший смещение груза, произошло ли столкновение с подводными скалами или плавающим предметом. Может быть, надежды моряков на спасение лишила повторно вышедшая из строя радиостанция, не позволившая установить связь с портом или судами, хотя вряд ли можно было рассчитывать на быструю помощь в пустынном осеннем море. Мы не знаем, какие страдания пережили люди, находившиеся на «Ките»: погибли ли они вместе с судном внезапно и быстро, или им пришлось замерзать в открытых шлюпках, пронизываемых ветром и заливаемых ледяными волнами.

Вот он, скорбный список жертв стихии.

1. Сорокин Федор Дмитриевич.
2. Дробинкин Николай Иванович.
3. Ивлев Илья Георгиевич.
4. Леонтьев Петр Михайлович.
5. Беков Михаил Алексеевич.
6. Зудин Николай Иванович.
7. Черницын Николай Иванович.
8. Черных Василий Маркович.
9. Белов Александр Николаевич.
10. Завелицкий Данил Артемьевич.

11. Маслов Виктор Михайлович.
12. Дудкин Василий Андреевич.
13. Страхов Денис Егорович.
14. Климочкин Евгений Андреевич.
15. Мальцев Павел Осипович.
16. Волобухов Василий Тимофеевич.
17. Иванченко Степан Тихонович.
18. Стахович Алексей Степанович.
19. Лукьянов.
20. Попов Михаил Иванович.
21. Пухлов Георгий Андреевич.
22. Червяков Алексей Васильевич.
23. Лебедев Владимир Хрисантович.
24. Кравцов.
25. Панафидин Георгий Григорьевич.
26. Клейманов Василий Дмитриевич.
27. Смолина Анна Степановна.
28. Макаров.

Список этот неполный. В него включены лишь 28 членов экипажа «Кита». Но, как следует из материалов расследования, на буксире находились еще десять пассажиров, то есть случайных людей. Их имена нам не известны. Были ли они зарегистрированы в каких-либо документах? Возможно, что установить это смогут будущие исследователи.

Еще одна трагедия, унесшая жизнь 31 человека, произошла штурмовой ночью 16 января 1954 г. В этот день предположительно в районе Усть-Камчатска погиб теплоход Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства «Виллой».

Пароходство, базировавшееся в Петропавловске, было создано летом 1949 г. В 1952—1953 гг. его флот пополнился небольшими теплоходами «Альдома», «Аджима», «Вилига», «Виллой» и «Витим», построенными в Хабаровске. Каждое суденышко, числившееся в списках судового состава пароходства как «дизельная шхуна», принимало на борт до 250 т груза. Состав их экипажей в эксплуатации устанавливался равным 24 чел. (капитан, три его помощника, четверо механиков, электромеханик, радист, боцман, шестеро матросов, три моториста, электривар, повар, буфетчик и матрос-дневальный). При нахождении в ремонте он уменьшался до 17, а в зимнем отстое — до 11 чел.

В конце 1952 г. «Виллой» встал в Петропавловске на ремонт, закончившийся 22 марта 1953 г. Работы, по сообщению капитана

А. И. Лукьяненко, были произведены некачественно и не в полном объеме. Не наладили радиопеленгатор и эхолот, протекала палуба верхнего мостика. После осмотра судна Регистр СССР позволил ему плавать в пределах Авачинской губы. Выход в открытое море разрешался только после ликвидации недоделок.

8 апреля 1953 г. приказом начальника пароходства П. С. Черняева между Петропавловском и Усть-Камчатском устанавливалась регулярная грузовая линия, на которой с 1 июня закреплялись «Виллой» и его однотипный собрат «Витим». По этому маршруту они возили в Усть-Камчатск уголь, а обратно возвращались нагруженные лесом.

Практика эксплуатации установленных на теплоходах двигателей показала, что у них часто наблюдались отказы при реверсе. Это затрудняло управление судами и могло стать причиной серьезных происшествий. Впрочем, аварии при реверсе происходили и по вине экипажей. Так, 25 мая 1953 г. строгий выговор получил второй механик «Вилноя», перепутавший на маневрах ход, из-за чего теплоход ударился в борт парохода «Новгород». Кроме выговора, с виновника вычли треть зарплаты в счет погашения убытков.

Ночью 5 июля 1953 г. на «Вилное», следовавшем из Корфа в Апуку, резко снизилось давление масла в дизельгенераторе. Машину остановили, пустив вторую. 9 июля при переходе из Корфа в Петропавловск упало давление масла и в ней. В Петропавловске, разобрав двигатели, обнаружили в их коленчатых валах трещины. Причиной происшествия стала работа с частотой вращения, запрещенной заводской инструкцией. Убыток от происшествия составил 11,6 тыс. руб. Старшего механика наказали за нарушение правил эксплуатации строгим выговором, с него также удержали и часть заработка.

10 июля 1953 г. теплоход был выведен из эксплуатации для аварийного ремонта. При проверке судна в рулевой рубке и жилых помещениях обнаружилось грязь и беспорядок. На деревянной палубе команда промывала соляром части механизмов. В результате этого палубные доски пропитались нефтепродуктами и имели неприглядный вид. В подшкиперской кладовой инвентарь хранился хаотически, аварийно-спасательное имущество валялось в беспорядке на палубе. Плохо обстояло дело и с жилищно-бытовыми условиями команды: не было чистого постельного белья и одеял, продукты хранились в антисанитарных условиях. За скверную организацию службы капитану и его старшему помощнику были объявлены строгие выговоры.

17 августа на судно временно на один рейс установили маломощный дизельгенератор для того, чтобы выгрузить имевшийся на нем груз. Эту работу некачественно выполнили механические мастерские. Старший механик самостоятельно перецентрировал двигатель с генератором, отступив от правил эксплуатации, что вскоре привело к поломке машины. В результате «Виллой» с 19 сентября вновь был поставлен на аварийный ремонт, тянувшийся до 23 ноября.

В итоге деятельность судна за 1953 г. свелась к следующему. Январь, февраль и 22 дня марта оно простояло в ремонте, первое плавание началось 23 марта. С 19 по 22 июня теплоход вновь ремонтировался, а 10 июля был выведен из эксплуатации для проведения аварийных работ. Затем с 8 по 21 августа он опять стоял в аварийном ремонте. 19 сентября «Виллой» вновь вышел из эксплуатации, в октябре снова находился в ремонте. С 23 ноября до 22 декабря «Виллой» пребывал в море. Всего за год теплоход перевез 3 841 т грузов, пройдя 6 055 миль.

В течение года «Виллой» неоднократно садился на мель. Последнее такое происшествие произошло в декабре 1953 г. во время очередного рейса в Усть-Камчатск. Теплоход сняли с мели два буксирных катера, причем один из них ударился в борт «Виллоя» и оставил в нем значительную вмятину. Несмотря на это, после возвращения в Петропавловск никакого осмотра корпуса корпуса здесь не провели.

14 января 1954 г. «Виллой» вновь вышел из Петропавловска в Усть-Камчатск, имея на борту 250 т угля, двадцать членов экипажа и одиннадцать пассажиров, в том числе детей. По пути в случае благоприятной погоды судно должно было зайти на остров Беринга, высадить там партийного работника и принять на борт делегатов областной партийной конференции. Полученный заранее благоприятный трехдневный прогноз погоды не оправдался, и уже к вечеру 15 января капитан Анкундинов сообщил о том, что юго-восточный ветер в районе Командоров достиг восьми баллов. Поэтому «Виллой», не заходя на остров Беринга, направился в Усть-Камчатск, где его ожидали к утру 16 января.

15 января в 23:15 с судна пришла радиограмма о том, что ветер переменялся на восточный, а его сила увеличилась до девяти баллов. Кроме этого, в трюме обнаружилась течь, причину которой экипаж установить не смог. 16 января в 2:40 «Виллой» сообщил о том, что он получил крен, водоотливные средства вышли из строя, а поступление воды продолжается. Сила ветра выросла до десяти баллов. Затем были приняты еще две радиограммы, в одной из которых извещалось о том,

что судно потеряло плавучесть. С него спустили шлюпку и успели посадить в нее трех человек, после чего она сразу же потерялась. В последней депеше радист доложил, что он вынужден покинуть радиорубку.

Сразу же после получения тревожных известий из Петропавловска на помощь направились несколько судов, которые из-за тяжелой ледовой обстановки в порту и отсутствия здесь ледокола смогли выйти из Авачинской губы лишь спустя почти сорок часов. Некоторые суда, стремившиеся на спасение, из-за полученных при работе во льду повреждений вообще не смогли выбраться на чистую воду. К предполагаемому месту аварии из Усть-Камчатска подошли пароход «Якутск» и рефрижератор № 173, из Петропавловска — пароход «Миклухо-Маклай». Затем на место катастрофы прибыл проходивший неподалеку транспорт «Степан Разин». Кроме того, район 18 января был обследован с воздуха. «Ни людей..., ни судна, а также самих следов аварии в результате предпринятых поисков обнаружить не удалось, и есть основания считать, что теплоход утонул на большой глубине, а все люди, даже если они и сумели высадиться на шлюпку, погибли».

Что же стало причиной этой трагедии? По свидетельству очевидцев, перед погрузкой на судно угля не были приняты меры по предупреждению его попадания в трюмные ляля. На основании этого следствие сделало вывод о том, что куски топлива, попавшие в осушительную систему, вывели ее из строя, чем способствовали затоплению теплохода. Течи корпуса, ослабленного посадками на мель и столкновениями, могло способствовать и то обстоятельство, что «Виллюй» был выпущен в последний рейс без буксира или иного ледокольного судна. Он в течение почти двенадцати часов самостоятельно пробивался во льду Авачинской губы до выхода на чистую воду.

Не был забыт и человеческий фактор. «Командные кадры были подобраны явно неудовлетворительно». В отношении капитана и старшего механика руководство пароходства ставило вопрос о понижении их в должностях, в том числе из-за плохой организации несения службы и слабой технической подготовки.

Ведший следствие транспортный прокурор Камчатского бассейна заключил, что гибель судна «явилась результатом крайне беспечного, преступного отношения руководителей КЧГМП к вопросу подготовки и выпуску в рейс теплохода «Виллюй». Непосредственной причиной аварии объявлялось «стихийное бедствие, течь корпуса... виновники не установлены». Скрупулезно подсчитанный убыток от этого чрезвычайного происшествия составил 5 197,4 тыс. руб.

Объединяет два описанных трагических случая факт неоправданной посылки в бурное море небольших судов, неприспособленных для работы в зимних условиях. Результатом этого стало то, что очередная «производственная необходимость» была покрыта ценой нескольких десятков человеческих жизней.

ПЕРВЫЙ РЫБАЦКИЙ ТАНКЕР

Быстро развивавшееся хозяйство АКО требовало ежегодно возрастающего количества жидкого горючего для двигателей комбинатовских электростанций, моторов маломерного промышленного и транспортного флота, расширявшегося парка автотракторной техники. Горючее на побережье до 1938 г. доставлялось на попутных пароходах в металлических бочках: общество пока еще не располагало специализированным наливным судном. Перевозка горючего в бочках была неудобна: при их заполнении нефтепродукты разливались, в ходе перегрузки из-за плохих погодных условий нередко гибла значительная часть емкостей. К тому же не всегда удавалось собрать пустую тару, которой зачастую не хватало для размещения очередных партий груза.

Все это заставило руководство АКО задуматься о приобретении специального судна. 13 марта 1936 г. Наркомпищепром СССР распорядился выделить ему из заказанных в Японии плавсредств, поставка которых в СССР ожидалась в течение 1937 г., долгожданный танкер. Судно, получившее название «Максим Горький», пришло в Петропавловск из Владивостока 13 ноября 1937 г.

Его прибытие ознаменовало новый этап в развитии морского транспортного флота АКО: он начал пополняться новыми, специально построенными судами. Первый рыбацкий танкер имел и современную энергетическую установку: он был оборудован мощным дизельным двигателем. Все остальные суда АКОфлота в это время были паровыми. 8 сентября 1937 г. первый капитан танкера Молочков составил эксплуатационный паспорт судна. Вот выдержка из этого документа.

Танкер «Максим Горький», 1937 г. Построен в Японии, в Иокогаме. Первое название — «Танкер № 4». Длина 58,87, ширина 11,02, глубина трюма 5,42 м. Осадка в грузу 4,65, порожнего — 2,85 м. Главный двигатель — дизель мощностью 600 л. с. Дальность плавания 30 ходовых суток. Вспомогательный огнетрубный котел с рабочим давлением пара 8,5 атм.

В конце 1938 г. был составлен еще один эксплуатационный паспорт, данные которого дополняли приведенные выше, нередко существенно отличаясь от них. Вот они.

«Максим Горький». Танкер, теплоход. Эксплуатационная скорость 8,5 узлов, дальность плавания 7 400 миль. Экипаж 32 чел. Водоизмещение 2 176 т, вместимость 1 021,2 рег. т брутто, дедвейт 1 323 т, чистая грузоместимость 1 040 т. Длина по главной ватерлинии 60, ширина 11, высота борта 5,2 м. Один сухогрузный трюм объемом 296 куб. м, восемь танков суммарным объемом 1 037 куб. м. Дизель фирмы «MAN» с непосредственным реверсом с приводом Маршала, семь цилиндров, мощностью 800 л. с. при 260 об/мин, построен в 1937 г. Топливо — моторная нефть, запас 157 т. Расход топлива на ходу, т/сутки: летом — 3,0, зимой — 4,3. Запас воды 77 т, расход на ходу и стоянке — 3,5 т. Котел двухтопочный, построен фирмой «Июкогами Док» в 1937 г., шотландского типа с поверхностью нагрева 59,4 кв. м, диаметром 2,6 м, с пароперегревателем и сухопарником, рабочее давление пара 8,5 атм. Топливо — мазут. Радиопеленгатора нет, пассажирские места не предусмотрены. Электростанция: два динамо мощностью по 12 кВт, один дизельгенератор.

В конце лета 1937 г. судно пришло из Июкогамы во Владивосток, к порту которого и было приписано под номером 716. Здесь его намеревались «окончательно отделать», так как выяснилось, что по многим показателям оно не соответствовало требованиям Регистра СССР. Эти отклонения, которые не были своевременно усмотрены и устранены в ходе приемки танкера, привычно были объявлены происками «вредителей»: «Постройка его произведена явно вредительски. Он не может эксплуатироваться из-за отсутствия ряда агрегатов и механизмов, на нем установлено плохое электрооборудование».

Во Владивостоке требуемые переделки сделаны не были. Местное морское агентство АКОФлота отправило теплоход в Петропавловск, где не имелось необходимого ему оборудования. В результате «Максим Горький» простаивал в порту. Наконец 3 декабря 1937 г. он получил распоряжение идти за топливом на нефтебазу в Сероглазке, где принять 120 т для заправки рефрижератора «Волга», но во время нахождения у нефтебазы выяснилось, что рефрижератор в топливе не нуждается.

В середине декабря судно вновь решили вернуть во Владивосток. Экипаж, отмечая, что времени для переоборудования танкера остается мало, полагал, что его вряд ли удастся завершить к началу весенней путины. «Так вредительски отнеслись в АКОФлоте к танкеру», — гово-

рили некоторые из них. Недовольство моряков также вызвали длительная задержка заработной платы и снижение суммы «столовых» с 200 руб., традиционных для танкеров ДВГМП, до 150 руб., принятых на сухогрузах АКО.

Эксплуатация судна началась 9 мая 1938 г. До этого он находился на переоборудовании. С учетом начала первой стоянки во Владивостоке по приходу из Японии, то есть с 1 октября 1937 г., оно простояло 220 дней. Стоимость работ по модернизации составила 344,8 тыс. руб.

Первый годовой план работы танкера предусматривал выполнение с 1 мая по 1 октября пяти рейсов: одного по маршруту Владивосток — Петропавловск и четырех из Петропавловска по камчатским побережьям. Всего судно должно было перебросить 5 000 т нефтепродуктов. Себестоимость перевозки одной тонны горючего утверждалась в размере 169, стоимость одних судосуток — в 4 500 руб.

В эту навигацию танкером командовал капитан К. Слюнин. В процессе его эксплуатации выявился ряд новых дефектов главных и вспомогательных механизмов. По словам капитана, «в каждом рейсе обнаруживаются все новые и новые ненормальности в работе танкера. Материал на отдельных деталях очень низкого качества. Это еще раз доказывает недоброкачественность японской продукции, особенно приготовленной для Советского Союза...». В качестве серьезного недостатка капитан отмечал отсутствие плавучего якоря, необходимого при нахождении танкера вблизи берегов на случай выхода главного двигателя из строя.

За 1938 г. судно сделало пять запланированных рейсов, пройдя 6 500 миль. Работа осложнялась тем, что руководство АКО нередко через голову управления АКО флота отдавало ему противоречивые указания, создававшие путаницу. Так, получив задание развезти из Петропавловска горючее по комбинатам, танкер перед заходом в порт подготовил танки, выкачав из них балластную воду. На следующий день от начальника АКО пришел приказ следовать во Владивосток. Танки снова заполнили водой. Вскоре начальник АКО отменил свой прежний приказ, направив судно на восточное побережье, а за час до отхода поступило распоряжение его заместителя грузить на него цемент. В результате план грузоперевозок был выполнен всего на 64,6 %.

27 марта 1939 г. на основании опыта, полученного за прошедшую навигацию, танкеру устанавливались следующие часовые нормы слива нефтепродуктов: в Петропавловске на хранилища сероглазкинской нефтебазы — 45 т мазута и 60 т легкого топлива, на комбинатах — 10,5 и 13 соответственно.

На побережье топливо переливалось в бочки, которые доставлялись с берега на кунгасах. Такой способ выгрузки отличался большими разливами горючего (в истекшем 1938 г. они достигали 15 % полной грузоподъемности танкера, то есть до 135 т за рейс!). Работа танкера нередко сопровождалась большими простоями: время терялось на ожидание очереди под налив во Владивостоке, а также на рейде комбинатов из-за того, что большинство из них не было готово к приему груза в момент его прихода.

Ускорить разгрузку и уменьшить потери драгоценного горючего позволило оригинальное техническое решение, предложенное экипажем. Оно заключалось в том, что «в 1939 г. был сконструирован и установлен разливной трубопровод с 12 револьверными клапанами, а также приемная магистраль... Вновь сконструированный и установленный в 1939 г. разливной трубопровод был применен на практике в первом рейсе по западной Камчатке в июне 1939 г. Он дал следующие результаты: 1) совершенно ликвидировалась утечка, 2) дал возможность одновременно производить выдачу с двух бортов в двенадцать бочек, 3) увеличил скорость налива на 100 %».

Новая приемная магистраль была опробована на практике «при наливе нефтепродуктов во Владивостоке в июле — августе — сентябре и выливе в Петропавловске в сентябре 1939 г.». Ее использование позволило танкеру швартоваться кормой, повысило противопожарную безопасность (ранее налив вели резиновыми шлангами через открытые горловины танков), ускорило загрузку на 80 % и позволило ликвидировать утечки нефтепродуктов. В изготовлении новых трубопроводов принимали участие работники морского отдела владивостокской конторы АКО и судовой экипаж во главе со старшим механиком В. А. Устименко. Регистр СССР принял их с оценкой «отлично».

В 1938—1939 хозяйственном году (до 1941 г. планы работы предприятий составлялись для так называемого «хозяйственного года», длившегося с 1 октября текущего календарного года до 30 сентября следующего) танкер должен был сделать, в общей сложности, семь рейсов и перевезти 6 780 т. Его экипаж в начале 1939 г. составлял 32 чел. Среди моряков наблюдалась высокая текучесть кадров, в результате которой из них к концу года ушло 26 чел. Возможно, что причиной этого стали плохие бытовые условия: так, постельных принадлежностей было всего по одному комплекту, а полотенца отсутствовали вообще. По словам помполита Г. Г. Прохорова, только после улучшения

«бытового положения», то есть обзаведения тремя комплектами постелей и регулярной их сменой, текучесть кадров сократилась.

По окончании ремонта, танкер с 8 по 13 июля 1939 г. грузился, после чего снялся на западный берег. Это плавание окончилось 6 августа в Микояновске. Судно прошло 1 872 мили и перевезло 985 т горючего. Затем оно вернулось во Владивосток, а 20 августа отправилось отсюда в Петропавловск, куда прибыло 27 августа, после чего стояло здесь в ожидании разгрузки до 3 сентября.

В сентябре танкер непроизводительно потерял еще семь суток из-за разноречивых распоряжений: он дважды получал распоряжение следовать в Оху, которые затем отменялись. В октябре и ноябре «Максим Горький» находился на западной Камчатке. Здесь бушевала непогода: за весь октябрь было всего три рабочих дня, остальное время судно штормовало в море.

До конца хозяйственного года, то есть до 1 октября 1939 г., судно совершило три рейса: один по маршруту Владивосток — Петропавловск, выполнив план на 114 %, второй — на побережье, где было «обеспечено десять баз горючим. Рейсовый план выполнен на 142,2 %», третий — «по перевозке спецгруза» также с перевыполнением на 121 %. За полное снабжение рыбокомбинатов управляющий АКО объявил благодарность всему экипажу танкера.

Несмотря на успешное выполнение отдельных рейсовых заданий, годовой план грузоперевозок был провален. Судно успело выполнить лишь пять рейсов и развезти 3 468 т (то есть 51 % задания). Причиной этого стала длительная задержка в ремонте, который вместо планового срока с 1 декабря 1938 г. по 22 марта 1939 г. шел с 15 декабря 1938 г. по 11 июля 1939 г., то есть почти семь месяцев. Кроме этого, грузоподъемность судна использовалась всего на 60—70 %, а непроизводительные простои достигли 55 суток. Недогруз по каждому рейсу составлял, в среднем, около 200 т, установленные нормы слива горючего на комбинатах не выполнялись из-за недостатка в них тары и плавсредств. Перерасход топлива энергетической установкой танкера за год составил 89,6 т сверх плановых 287,8.

Осенью 1939 г. «Максим Горький» имел два аварийных происшествия. 23 сентября он протаранил теплоход «Ненец», нанеся ему тяжелые разрушения и повредив собственную носовую оконечность. Виновными признали старшего механика и капитана: «Вина не только машины, которая отказала реверс на задний ход, но и капитана Бурчика, который неумело швартовался на пароход». Убытки АКО флота за

нанесенные «Ненцу» повреждения составили 35,7 тыс. руб. Виновники получили от заместителя наркома Николаева строгие выговоры. 15 ноября 1939 г. танкер сел на мель в Авачинской губе возле самого берега, причем «только случайность не привела к аварии (берег оказался песчаным)». Причиной этого происшествия вновь стал отказ машины: она опять не смогла отработать задним ходом.

Видимо, эти происшествия стали причиной того, что капитан Бурчик был снят с танкера: в конце года им командовал уже капитан Ляхович. Впрочем, документов, подтверждающих эту догадку, пока не найдено.

А вот еще один эпизод из жизни судна в 1939 г. (цитируется по донесению в адрес политотдела АКО). «Старший механик Устименко в прошлый рейс в Петропавловск вместе со старпомом и радистом, благодаря пьянству на берегу, опоздали к отходу судна. В результате судно из порта не выпустили, и их опоздание повлекло простой. Старший помощник и радист были сняты с отдачей под суд через военный трибунал. Когда же снимали с работы старшего механика и прислали ему замену, второй механик вновь назначенному механику сказал: “Куда вы лезете, вы откажитесь от этого судна, скажите, что этой машины не знаете, ведь человек попадет под суд!” Когда вновь назначенный механик заявил, что он эту машину плохо знает, ему ответили, что ничего, второй механик давно работает на этом судне, он поможет. Но второй механик заявил, что он молодой механик, дело знает слабо, надо оставить старого механика. Таким образом, Устименко снят с судна не был и не получил ни единого взыскания ни по партийной, ни по административной линии».

Не имея дополнительных фактов, трудно судить об объективности изложенного выше и справедливости предъявленных морякам обвинений. Одно можно сказать с уверенностью — единственная в АКОфлоте дизельная машина «спасла» старшего механика, не дав сломать ему судьбу, а может быть и жизнь.

Положение с выполнением программы завоза начало выправляться к зиме. За первый квартал 1939—1940 хозяйственного года танкер должен был сделать два рейса и перевезти 2 000 т, фактически же он доставил потребителям 2 264,7 т и стал первым судном АКОфлота, перевыполнившим квартальный план.

В последующие три месяца судно совершило еще два плавания по маршруту Владивосток — Петропавловск. Здесь также задание было выполнено более чем на 100 %. Сработать еще более успешно опять

помешали простои. За эти три месяца танкер бесполезно потерял 35 суток из-за отсутствия ледокола и топлива.

В начале января 1940 г. на судно пришло распоряжение следовать в Петропавловск. Подготовка к зимнему плаванию длилась четверо суток, за которые моряки перебрали механизмы главной машины, очистили котел. К 7 января все было готово к выходу в рейс, но затем последовало длительное ожидание ледокола, который мог бы вывести судно из льдов Амурского залива. В результате рейс начался только 22 января. Первые пять суток он протекал спокойно, но 27 января в районе мыса Лопатка «Максим Горький» попал в жестокий двенадцатибалльный шторм.

Разбушевавшаяся стихия нанесла ему ряд повреждений. 30 января в аккумуляторном помещении возник пожар, который быстро обнаружили и погасили. Правда, от огня пострадала часть аккумуляторов, вследствие чего на семь часов была прервана радиосвязь с берегом. После ее восстановления капитан информировал АКОфлот следующей радиограммой. «Благодарю за сведения. Штормовку в море нахожу наиболее благополучным и единственно возможным для себя вариантом. Имел ход полмили в час. Обмерзание незначительное, повреждений значительных не имею. Тридцатого вечером не имел связи в связи с пожаром аккумуляторного помещения, который быстро ликвидировали. По судну все спокойно. Прошу не беспокоиться, помощи не нужно, связь со “Щорсом”, “Волгой” имею. Ляхович».

Впереди танкер ждало еще одно суровое испытание.

В полночь 31 января вахта обнаружила, что его носовая часть погружается в воду. Сложилось угрожающее положение, которое могло закончиться катастрофой. Тщательный осмотр показал, что затоплены сухогрузный трюм и коффердам, где располагались водоотливные средства. Теперь было невозможно пустить в ход осушительную систему. Для спасения судна пришлось выкачать за борт 176 т грузовой нефти.

Трюм и коффердам были затоплены из-за того, что морская вода попала через воздушные трубы в балластные цистерны. Кроме того, она поступала через трубопровод, выходивший из коффердама на верхнюю палубу. Трубопровод соединялся с насосом, сообщавшимся с льялами трюма. Клапаны насоса для предотвращения замораживания были открыты, а трубопровод на палубе оказался заглушен ненадежно. Волны выбили заглушку, в результате поступления воды быстро создался дифферент на нос, и судно начало тонуть.

Во время ликвидации аварии отличились четвертый механик Козлов, донкерман Шамарин, плотник Булганов, боцман Ливанов, матрос Лобов, старший механик Устименко, капитан Ляхович. «Все они выполняли работу, рискуя быть смытыми волнами, находясь в воде в тяжелых условиях, они выполнили все, чтобы спасти судно».

Потери от буйства стихии, кроме перечисленных выше, составили также 400 кг сахара, два мешка крупы, по ящику сухого картофеля и сливочного масла. На палубе волны повредили поручни, сбили швартовую вьюшку, вентили и трубопровод, разбили переходный мостик и причинили много мелких неприятностей.

Весной 1940 г. судно сделало еще четыре рейса: два из Петропавловска на западное побережье Камчатки, причем в одном из них — мартовском — задание не было выполнено из-за плохой погоды, вновь нанесшей судну повреждения; один по маршруту Владивосток — Петропавловск и последний из Владивостока на западный берег полуострова. «В текущем квартале выполнен междурейсовый ремонт машины и на палубе, большая работа была сделана по ликвидации поломок, сделанных штормом в марте. Покрасили корпус и надстройки. Установили радиопеленгатор, привели в порядок все навигационные приборы и приобрели хороший секстант. Таким образом, судно обеспечено всеми необходимыми навигационными приборами».

В апреле 1940 г. капитан Ляхович покинул танкер, отправившись в отпуск, а на его место был назначен С. И. Пронин. Одновременно на трень обновился экипаж теплохода. «Политико-моральное состояние экипажа высокое, это было видно из того, как команда радостно встретила Указ Президиума Верховного Совета СССР о переходе с 7-часового на 8-часовой рабочий день, с 6-дневной на 7-дневную неделю и запрещение самовольных уходов», — сообщал в начале июля 1940 г. своему начальству помполит Г. Г. Прохоров.

В целом 1939—1940 хозяйственный год прошел для танкера удачно. При плане в 8 000 т он перевез 9 490 т. «Мог бы больше, но 44,9 % времени от общего эксплуатационного затрачено на непроизводительные простои».

В 1941 г. АКО намеревалось использовать танкер на уже ставших традиционными маршрутах. Теперь им командовал капитан А. Е. Миронов. Однако трехлетняя эксплуатация выявила множество слабых мест в конструкции судна, в особенности — низкую надежность цилиндрических крышек и втулок главного двигателя. С января 1941 г. «Максим Горький» простаивал во Владивостоке в ожидании их изготовления.

3 июля 1941 г. газета «Камчатская правда» сообщала читателям о небывалом опыте, который собирались провести местные судоремонтники. «Цилиндровые крышки будут отлиты в Петропавловске. Танкеру “Максим Горький” необходимо заменить семь цилиндрических крышек, детали сложные, ответственные, весом 350 кг. Завод во Владивостоке отказался, не приняла заказ Петропавловская судостроительная артель. АКО собралось заказать их в США. Потом от намерения отказались. Наркомрыбпром разрешил изготовить на месте — в механических мастерских АКО. Стахановец-модельщик Лупак изготавливал формы, руководить литьем будет знатный мастер рационализатор П. И. Редько... В первых числах произведена первая отливка. Нарком рыбной промышленности Ишков дал указание сообщать ему о положении дел с отливкой крышек...».

Судя по всему, изготовить крышки на месте не удалось. В середине ноября 1941 г. танкер ремонтировался во Владивостоке «хозспособом». Капитан Миронов докладывал о том, что корпус теплохода нуждается в доковом ремонте, а его главный двигатель — в цилиндрических крышках, которые к тому времени уже были отлиты в США и находились в обработке на судостроительной артели.

Таким образом, практически весь 1941 г. танкер был выведен из эксплуатации и в грузоперевозках участия не принимал. В общей сложности, он простоял в порту 226 суток. Правда, руководство АКО флота с удовлетворением отмечало, что «в результате произведенного капитального ремонта состав флота в техническом отношении значительно улучшился, и пароходы “Чавыча”, “Сима”, “Анатолий Серов”, “Эскимос”, “Якут”, “Максим Горький” в состоянии справиться с повышенными требованиями по перевозке, стоящими на 1942 г...».

1942 г. стал для танкера первой военной навигацией. С началом войны АКО оказалось от практики «хозяйственных годов», перейдя к планированию в календарных, упрощенном учете и отчетности. На предстоящий год «Максиму Горькому» устанавливался план грузоперевозок в 9 000 т. Его же фактическое выполнение составило 7 786 т, то есть 86,5 %.

Причиной невыполнения задания стало повреждение дрейфующими льдами гребного винта. Происшествие случилось 18 января 1942 г. в Беринговом море в районе мыса Сивучий. Виновным в случившемся признали командовавшего танкером капитана П. Н. Козлова. Он нарушил правила судовождения, проложив курс вопреки указаниям лоции ближе к берегу. Ущерб составил 31 227 руб. Судно вынуждено было возвратиться в Петропавловск на ремонт.

События разворачивались следующим образом. Танкер следовал из Олюторского залива в Усть-Камчатск. При прохождении залива Озерной в его западной части судно было зажато дрейфующими ледяными полями. Как следует из материалов расследования происшествия, капитан, «встретив в зюйдовой части залива Озерного лед, неправильно оценил ледовую обстановку, считая судно на пути истинного курса или несколько отклоненным в сторону моря, счел нужным изменить курс для выхода на чистую воду в вестовом направлении, этим самым приблизил судно к берегу и оказался в сплошном торосистом крупнобитом дрейфующем льду, где его зажало и дрейфовало в зюйдовом направлении. Воспользовавшись образовавшейся трещиной во льду, танкер стал пробиваться к выходу на чистую воду в сторону моря и обломал одну лопасть стального гребного винта».

Трещину во льду с судна заметили 18 января в 18:40, затем перемненными ходами оно начало пробиваться в сторону моря. В 19:20, во время разворота носом к выходу изо льдов, на танкере вначале ощутили толчок, а затем сильную вибрацию корпуса. Механики отметили увеличение числа оборотов машины. В таком состоянии судно в 23:25 прошло траверз мыса Столбовой и вышло на чистую воду.

Капитана обвинили в том, что он не подготовился к рейсу, не изучил по лоции гидрологического режима, не учел особенностей зимнего плавания и «не информировал своего старшего помощника о своих намерениях, чем лишил его возможности принимать участие в вопросах безопасного судовождения». В качестве наказания он получил строгий выговор.

В результате аварии, а затем из-за того, что в Петропавловске танкер вмерз в лед, он не участвовал в перевозках до середины апреля 1942 г. В районе места погрузки (у нефтебазы) лед имел такую толщину, что к берегу не мог подойти даже ледокол.

Смена поврежденного винта проводилась с 12 по 14 марта 1942 г. В этой работе проявила себя судомеханическая служба судна: хорошо трудились «дед» Устименко, второй механик Машченко, третий механик Шелепов, четвертый механик Деревянко и моторист Тихонов. Начальник АКОфлота Я. М. Драбкин распорядился выдать людям, работавшим во льду и холодной воде, три литра спирта. Вряд ли процесс смены винта предусматривал его использование в технических целях. Можно предположить, что употребить его можно было только одним способом — в качестве фронтových «ста граммов». Тем не менее, полит судна обвинил механиков в устройстве «коллективной пьянки».

Работа «Максима Горького» возобновилась 17 апреля 1942 г. «Выполняя исторические указания товарища Сталина, данные им в выступлении по радио и первомайском приказе 1942 г. — разгромить немецких захватчиков в 1942 г.», моряки полностью снабдили все комбинаты АКО горячим на предстоящую путину.

За четыре месяца 1942 г. годовой план был выполнен на 53,4 %. Судно перевезло 5 216,8 т против требующихся 9 000 т. Его команда насчитывала 33 чел. «Лучшие люди судна: 1) токарь Зинченко — имеет неоднократные поощрения за хорошую работу, которую можно было выполнить только на судоверфи, 2) радист, секретарь комсомольской организации судна Жукова, 3) донкерман Балицкий, 4) старший механик Устименко... — добился безотказной работы механизмов, а вся профилактика ведется во время грузовых операций, 5) матрос Дудин — лучший матрос судна, 6) имеет благодарность от начальника АКО флота второй механик Рядченко, 7) мотористы Тихонов и Куропаткин — лучшие мотористы судна, 8) уборщица Болетонова».

Весь экипаж к лету 1942 г. подписался на денежно-вещевую лотерею на сумму 5 100 руб. или 21 % от зарплаты. Кроме этого, моряки собрали теплой одежды для бойцов Красной Армии на 2 500 руб.

Командование судна полагало, что оно могло сработать гораздо лучше, если бы АКО флот заранее планировал предстоящие плавания и не допускал простоев. Так, в третий рейс 1942 г. на западный берег на танкер было погружено всего 925 т вместо 1 100, простое имелись под наливом в Сероглазке. Стоянки в комбинатах за три рейса превысили 56 суток. «Необходимо отметить, что служба флота АКО какого-либо воздействия на работу судов не оказывает, за этот период руководящие материалы по работе флота: приказы, инструкции, положения, за исключением одного приказа с объявлением капитану строгого выговора, не поступали. Обобщение опыта работы транспортного и промыслового флота не проводится. Из службы флота на судне даже никого не было».

Проведенная с началом войны военизация флота рыбной промышленности привела к заметному улучшению дисциплины. Немалую роль в этом сыграло ужесточение наказаний, причем их степень не всегда соизмерялась с тяжестью проступков. За первую половину 1942 г. с формулировкой «за нарушение трудовой дисциплины» военный трибунал Тихоокеанского бассейна осудил из состава экипажа танкера несколько человек, среди них второго и третьего помощников капитана. Первый, «будучи на вахте в рейсе на восточном берегу, напился пьяным и

не вышел на две вахты», второй — тоже пропустил вахту. Оба осужденных получили в качестве наказания «четыре года с отправкой на фронт».

23 июля 1942 г. был оглашен приказ начальника АКО № 259, доведший до личного состава АКОфлота еще одно решение военного трибунала. Он приговорил капитана танкера П. Н. Козлова, который «допустил на судне антисанитарное состояние жилых помещений, не обеспечил надлежащего хранения аварийных и противопожарных средств» к одному году исправительных работ по месту работы. Третий механик Д. М. Шелепов, который «10 марта, находясь в нетрезвом состоянии, не мог нести вахту, 5 мая, будучи отправлен на берег, по служебным делам, напившись пьяным, опоздал к отходу судна», был наказан тремя годами исправительно-трудовых лагерей. Приведение последнего приговора в исполнение отсрочивалось до окончания войны, а Шелепов был «направлен в действующий ВМФ» (зачлась третьему механику при определении меры наказания и злополучная мартовская «коллективная пьянка»).

Капитан П. Н. Козлов ранее работал на судах Наркомата морского флота и был переведен в АКОфлот после того, как был осужден военным трибуналом. Припомнили ему и «неподходящее» происхождение: «Капитан Козлов Поликарп Николаевич, сын командующего сибирской казахской (видимо, казачьей — С. Г.) армией в царское время — дело знает, но имеет много нездоровых сторон... Осужден военным трибуналом за работу Морфлота к году принудительных работ с вычетом 15 %. Поэтому все время высказывает недовольство и возмущается по адресу Морфлота, называет представителей наркомата... бездарными руководителями...».

Естественно, моряки за свой тяжкий труд получали не только наказания. За тот же период одиннадцати человекам были объявлены благодарности. Так, матрос Толкунов поощрялся «за бдительное несение вахты: будучи во льдах, предотвратил аварию».

Условия военного времени наложили отпечаток на судовую службу. К обычным занятиям моряков добавились специальные: строевая подготовка, обучение штыковому бою, изучение винтовки, организация противохимической защиты. На судне подготовили два расчета для пулемета Дегтярева. В ходе военной учебы были сыграны 16 тревог, в том числе две противоздушные и две химические.

Уровень боевой подготовки в 1942 г. признавался недостаточным. «Команда требует большей подготовки». Командование судна сетовало на то, что «помощи от военного сектора АКО никакой нет, кроме раз-

работки программ, а материалом, как правило, по темам не обеспечивает. Все темы, которые на судах не в состоянии провести своими силами, начальник боевой подготовки товарищ Иванов обещал проводить во время стоянки в порту, но и этого не делается».

24 октября 1942 г. танкер отправился из Петропавловска на Сахалин в Москальво. Все это плавание проходило в условиях сильного шторма, задержавшего его в пути на семь суток. В Москальво моряки столкнулись с «необеспеченностью владивостокской конторы лимитом», что вызвало простой. «Получив лимиты со стороны Сахнефти, танкер встретил абсолютную неподготовленность в работе и явные факты саботажа», — так расценивалась ими задержка погрузки судна. Ее удалось закончить к вечеру 8 ноября, «несмотря на то, что погода была штормовая, с наличием молодого льда, который полуразрушил пирс и угрожал замерзанием судна. Команда пришвартовала судно к пирсу и отшвартовала его своими силами».

Всего с начала эксплуатации после аварийного ремонта по замене винта судно имело 74 дня простоя, из них только по рейсам в Москальво — 23. За десять месяцев 1942 г. выполнение им годового плана составило 75,8 %. За это время «Максим Горький» сэконобил 110 т топлива.

Осенью 1942 г. танкер решено было отправить на межрейсовое техническое обслуживание в США. Туда он ходил под командованием капитана М. Е. Зеленского. Рейс в Сиэтл длился с 23 ноября 1942 г. по 23 января 1943 г. Ввиду низкого качества топлива и плохого состояния главной двигателя переход длиной в 3 100 миль из Петропавловска до Сиэтла продолжался 16 суток. Обратное на Камчатку судно вышло из Портленда и в штормовых условиях двигалось 19 суток.

«Максим Горький» пришел в Сиэтл 9 декабря 1942 г. Здесь он на семь дней встал в док, в котором были проведены необходимые корпусные работы и исправлен руль. Кроме этого, была сменена электропроводка, установлен эхолот, отремонтированы трубопроводы, покрашен корпус. Одновременно с заводскими работами команда своими силами перебрала главный двигатель и очистила танки.

На американском заводе заказали запасные части к топливным насосам, впускные и выпускные клапаны главной машины, изготовили новую шестерню для регулятора. Судно вооружили: по указанию военного представителя СССР на нем установили пулеметы. Кроме этого, танкер снабдили не лишними в условиях военных рейсов спасательными плотами, аварийным радиопередатчиком и двумя новыми приемниками.

Ремонт в Сिएтле закончился 22 декабря 1942 г., затем судно отправилось в Портленд за грузом. Отсюда оно 1 января 1943 г. ушло на родину, куда прибыло 23 января. Во время пребывания в США простые американцы приносили на танкер множество вещей в качестве подарков советским людям. Их решили передать эвакуированным. Вещи «поступили во Владивосток на склад 9 марта 1943 г.».

Производственная программа АКОфлота на 1943 г. предусматривала выполнение танкером девяти рейсов и перевозку 8 000 т нефтепродуктов. Он должен был находиться в эксплуатации 339 суток, из них на ходу — 178.

После возвращения из США «Максим Горький» был направлен в Москальво для доставки нефти в Петропавловск. По пути танкер по распоряжению из Владивостока заходил в Сопочную и Колпаково, где слил по 75 т горячего. Отклонение от маршрута отсрочило выполнение очередного рейса в Америку.

Вновь туда «Максим Горький» отправился 30 апреля 1943 г. Во время зимнего плавания у поршней главной машины обнаружили трещины. Местная судовой верфь не могла устранить дефекты. Перед уходом в Америку танкер должен был доставить нефтепродукты на комбинаты восточного побережья Камчатки. Выполняя ответственное задание по обеспечению малого промыслового флота топливом, срыв которого грозил провалом весенней путины, экипаж взял обязательство, несмотря на неисправные поршни, увеличить проходимое расстояние на 30 миль за сутки (при суточной норме 152 мили).

Чтобы сократить время пребывания в США, ежедневный пробег на переходе в Сан-Франциско был доведен до 225 миль, а «во время нахождения в Сан-Франциско экипаж взял обязательство произвести чистку танков собственными силами, работая не восемь, а двенадцать часов. Также было постановлено во время чистки увольнений в город не производить». В результате увеличения скорости переход из Корфа в США вместо 21 суток занял 16, а обратный путь в Петропавловск вместо 24 — 19. Дополнительно к грузу, принятому в США в танки, топливом были залиты два коффердама. Это позволило доставить на Камчатку еще 100 т драгоценных нефтепродуктов. Грамотная деятельность машинной команды дала экономии за рейс 7 т топлива. Рейс завершился 25 июня 1943 г. в Петропавловске. Танкер привез домой подарков и белья для солдат на сумму 129 долларов и 3 035 руб.

Всего в АКОфлоте в 1943 г. насчитывалось 175 чел. стахановцев. В числе лучших среди них признавался боцман танкера С. Б. Власов.

Капитан «Максима Горького» М. Е. Зеленский «был выдвинут на руководящую работу» за трудовые успехи в должности старшего помощника капитана парохода «Ительмен».

В 1943 г. впервые за свою пятнадцатилетнюю историю АКОФлот выполнил годовой план грузоперевозок. Значительный вклад в это внесли и моряки «Максима Горького»: вместо запланированных 8 000 т они перевезли 9 649,8 т. Из-за отклонения от курса следования «по условиям военного времени» пробеги танкера увеличились на 112 %. По итогам Всесоюзного соцсоревнования рыбопромышленных предприятий в третьем квартале 1943 г. «Максим Горький» получил премию наркома в размере 17,5 тыс. руб. Вместе с ним был поощрен пароход «Чапаев».

В 1944 г. АКОФлот работал в исключительно неблагоприятных метеоусловиях. Суровая и затяжная зима, сопровождавшаяся тяжелыми ледовыми условиями в проливе Лаперуза, привела к тому, что транспортные суда потеряли, в общей сложности, 191 сутки на ожидание включения их в караваны для организованной ледовой проводки. Еще 60 суток было затрачено собственно на проводку в самом проливе.

21 января 1944 г. вышел приказ Наркомрыбпрома № 7, предписывавший флотским организациям проводить ремонты судов преимущественно силами их экипажей. Руководство АКОФлота расценило его как «не учитывающий отсутствие на судах плотников, столяров, кузнецов, токарей и т. д. Этот приказ не учитывает также то, что экипажи наших судов занимаются и погрузо-разгрузочными работами».

Ежегодно утверждаемые наркоматом графики ремонта судов регулярно им же самим и нарушались. Так, в 1943 г. он пытался поставить танкер вместо ремонта на приморскую линию, но благодаря вмешательству руководства флота и инспекции Регистра СССР этого сделать не удалось.

За год несколько раз менялось руководство судна. С 1 января по 24 октября капитаном был М. Е. Зеленский, затем его ненадолго сменил капитан Морфлота И. С. Сергеев, а с 1 декабря судно принял Г. А. Барботько. Старшие помощники капитана сменились дважды: 19 сентября П. И. Нешивец сдал дела А. Н. Бурлуцкому. Механическую службу по-прежнему возглавлял «дед» В. А. Устименко.

В 1944 г. на судах АКОФлота появились новые члены экипажей — юнги. Ими были подростки, в том числе и дети воинов-фронтовиков, отбираемые специальной комиссией. Таким способом велась практическая подготовка будущих моряков. Теоретическим премудростям их должны были обучать на берегу. В 1944 г. на танкере находился один

юнга. С 15 мая по 25 июля 1944 г., то есть в течение 71 суток, танкер проходил средний ремонт в США.

16 января 1945 г. на судне прошло совещание экипажа. Выступивший на нем капитан Г. А. Барботько охарактеризовал работу танкера за прошедший год. При плане в 8 000 т «Максим Горький» перевез 5 062,4 т, то есть 62,83 %. Невыполнение задания объяснялось большим количеством нерациональных простоев и тем, что оно фактически не работало по плану, имея сверхплановые пробеги в балласте. Тем не менее, моряки сэкономили 96,2 т топлива. Они «также стремились к выполнению плана... но по причинам, от них не зависящим, не могли добиться выполнения планов, так как вынуждены были сделать меньшее количество рейсов с грузом, чем было предусмотрено».

В августе 1945 г. танкер принял непосредственное участие в боевых действиях на Курильских островах, будучи «мобилизован как временный военный транспорт». В течение 18 суток он, переданный в состав сил поддержки конвоя с десантом, перевез 345 т горючего для военной техники и десантных судов.

Девять его моряков: старший помощник капитана А. Н. Бурлуцкий, четвертый помощник капитана А. Л. Кошелев, старший механик В. А. Устименко, четвертый механик И. Д. Зинченко, радист М. Т. Жукова, матросы П. М. Алексеев, В. П. Медведев, А. В. Мыкольников, моторист А. Н. Пупыкин — награждались «за образцовое выполнение задания командования Камчатского оборонительного района по снабжению кораблей в зоне военных действий в трудных метеословиях. Своей успешной и самоотверженной работой личный состав судна содействовал успеху операций по захвату Курильских островов, заслужив тем самым благодарность командования».

В течение года экипаж добился значительной экономии дефицитного топлива, уменьшив его расход на 16,7 %. Такой результат был достигнут за счет использования тепла отработавших газов главного двигателя в паровом котле.

Напряженная служба судна в период Великой Отечественной войны привела к тому, что его техническое состояние значительно ухудшилось. Причиной этого было то, что основную массу ремонтов танкер получал «на ходу и в портах своими силами», причем «в портах ремонтировался мало». Несмотря на это, план 1946 г. он выполнил на 163,2 % и отмечался как передовой по уходу за механизмами и безаварийной работе.

К 1947 г. корпус танкера находился в удовлетворительном состоянии, но его главная машина «окончательно выходит из строя по причине износа клапанов и цилиндрических крышек. Во Владивостоке и Петропавловске их нельзя изготовить, а на отправленный заказ и чертежи в министерство, центральное управление флота ответило, что заводы заказы не принимают, а для клапана вскоре будет поставлена сталь из Свердловска». На вспомогательном двигателе треснула цилиндрическая крышка. Командование Камчатрыбфлота признавало, что «танкер выйдет из строя в ближайшее время».

Тем не менее, судно работало и в 1948 г. Годовой отчет Камчатрыбфлота за 1948 г. свидетельствует о том, что оно нуждалось в доковом ремонте, главный двигатель требовал проведения капитальных работ. Их выполнение осложнялось тем, что Петропавловская судостроительная верфь по-прежнему не могла заменить изношенные цилиндрические втулки и крышки. Смены также требовали вновь прогоревшие и треснувшие поршни и одни из самых слабых частей машины, доставлявшие много забот и в прошлые годы — выхлопные клапаны.

Все последующие годы, вплоть до конца 1980-х гг. танкер исправно обслуживал потребности камчатской рыбной промышленности. Не всегда удавалось наладить его рациональную эксплуатацию. Одной из основных проблем являлось управление движением судна различными отделами Главкамчатрыбпрома. «Несогласованные указания о перестановках, заходах... непосредственно капитанам пароходов дают почти все заместители начальника Главкамчатрыбпрома... неразбериха, непроизводительное использование». В качестве примера этого назывались четыре рейса навигации 1950 г., из которых судно было отозвано, не слив на побережье 245 т горючего.

Капитан Пронин в августе 1950 г. сообщал: «По рейсу № 4 на западный берег Камчатки, еще при приеме налива в Петропавловске было видно, что рейс будет неполноценным по причине того, что груз заливается не тот, в котором нуждается берег. Все наши доводы не привели ни к чему, в результате 173 т бензина танкер доставил обратно в порт Петропавловск, оставив в то же время западный берег в острой нужде в соли»...

В послевоенные годы рыбацкий флот Камчатки пополнился еще несколькими наливными судами. В 1947 г. пришел трофейный танкер «Херсонес», в начале 1950-х гг. появились танкеры типа «Иртыш». Успешной работе этих судов способствовал богатый опыт, накопленный моряками «Максима Горького».

ВОЕННЫЕ БУДНИ АКОФлота

В начале лета 1941 г. АКОфлот располагал одиннадцатью крупными судами общей грузоподъемностью 34 810 т. Возраст большинства из них превышал двадцать лет, в силу многолетней работы без должного технического обслуживания они имели плохое состояние. Четыре транспорта: пароходы «Орочон», «Эскимос», «Сима», «Якут» и танкер «Максим Горький» бездействовали, находясь в ремонте. В результате план 1941 г. оказался выполнен по грузоперевозкам (162 000 т) всего на 70 %, а по доставке пассажиров (10 200 чел.) — только на 80,5 %.

Весть о начале войны застала большинство исправных судов в море. Команда парохода «Щорс», получив по радио сообщение об этом, собралась на митинг, принявший следующую резолюцию. «Заслушав речь заместителя председателя Совнаркома СССР и Народного комиссара иностранных дел товарища Молотова о неслыханном разбойничьем нападении германских фашистов на мирное население советских городов, экипаж парохода “Щорс” выражает свое негодование и заявляет: все как один по зову партии и правительства встанем на защиту социалистической непобедимой Родины! Будем держать свое судно в полной готовности для выполнения любого задания нашего советского правительства! Еще больше повысим дисциплину и организацию труда экипажа парохода. Обеспечим своевременное выполнение рейса, поможем нашей Красной Армии разгромить германских фашистов!».

Работавшие пароходы показали хорошие результаты. «Ительмен» (капитан М. Е. Зеленский), выполнил задание 1941 г. на 102,7 %, «Чавыча» (капитан Ф. И. Волчкович) — на 125,7 %, «Анатолий Серов» (капитан А. И. Дудник) — на 120 % и «Коккинаки» (капитан В. Н. Соломко) — на 212,4 %. Их экипажи добились перевыполнения плана за счет превышения расчетной скорости хода и полной загрузки. Время стоянки судов существенно сокращало участие в грузовых работах их команд. Остальные пароходы — «Щорс» (капитан П. Я. Жуковский) и «Чапаев» (капитан Е. Д. Бессмертный) — хотя и не выполнили плана, но доставили консервные банки, горючее и рабочих на рыбокомбинаты камчатского побережья, обеспечив бесперебойный выпуск рыбопродукции для фронта и тыла воюющей страны.

Наряду с решением производственных задач, судовые экипажи занимались военной подготовкой. В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 6 ноября 1941 г., заместитель наркома рыбной

промышленности СССР И. Шередека и командующий Дальневосточным фронтом генерал армии И. Р. Апанасенко отдали распоряжение о военнизации флота. В начале декабря 1941 г. начальник АКО С. П. Емельянов издал приказ о переводе «всех рабочих, служащих, инженерно-технических работников предприятий АКО, управления АКО, а также рыбаков рыболовецких колхозов Камчатки на положение состоящих на действительной военной службе, независимо от возраста, пола и отношения к военной службе».

24 января 1942 г. из судов, принадлежащих обществу, были организованы два дивизиона: «особый транспортной службы» (из пароходов АКОфлота) и «рыболовецкой службы» (в него вошли траулеры Морлова). Командирами дивизионов назначались начальник АКОфлота Я. М. Драбкин и директор Морлова Г. Я. Ермошкин.

Сразу же после этого большое внимание было уделено ужесточению дисциплины на судах. Несмотря на военнизацию, на флоте действовал не устав военно-морского флота, а устав Наркомрыбпрома, утвержденный в 1939 г. Тем не менее, в результате более жесткого применения взысканий за нарушения дисциплины, за первое полугодие 1942 г. военный трибунал осудил пять человек только из числа состава. Хорошо же работавшие моряки активно поощрялись объявлением благодарностей. В результате организация несения службы на флоте заметно улучшилась.

В течение первого полугодия 1942 г. АКОфлот потерял 95 чел. Из них девятих призвали в армию, а среди прочих много моряков уволилось по болезни — зимой 1941—1942 гг. наблюдались вспышки цинги. Значительная убыль личного состава стала для АКОфлота существенной проблемой, так как резервом кадров, особенно командных, он не располагал. Из-за этого пришлось прибегать к найму моряков во Владивостоке, причем вновь принимаемые люди не всегда оказывались на высоте. Выходом из положения стало «продвижение собственных кадров»: так, три старших помощника капитана (М. К. Виннер, В. С. Дубасов, И. Д. Кадет) были назначены капитанами.

Всего к концу 1942 г. на восьми эксплуатировавшихся пароходах АКО насчитывалось 120 стахановцев и 32 ударника. За нарушение дисциплины было наказано 79 чел., из них осуждено — 61. В Красную Армию за год призвали 35 моряков.

Флот не только отдавал свои кадры в действующую армию, но и сам стал готовиться к возможному участию в боевых действиях: недалеко от районов его работы располагались военные базы Японии —

союзника гитлеровской Германии. Осенью 1941 г. отдел боевой подготовки (ОБП) АКО разработал специальную программу военных занятий с экипажами судов объемом 100 часов. В марте 1942 г. она была увеличена для комсостава до 240, а для рядового — до 140 часов. Проведение занятий на первых порах осложнялось отсутствием специальной литературы и пособий. Помполит парохода «Анатолий Серов» В. П. Румянцев в августе 1942 г. сообщал о том, что «несмотря на то, что с изучением военного дела положено много трудов, все же результаты освоения... являются некачественными. Объясняется это тем, что у нас на судне нет ни одного командира, знающего военное дело, не у кого позаимствовать в учебе, из пособий имеется одна единственная книга “Военно-морское дело” на всю команду, что особенно затрудняет самостоятельное изучения материалов».

Значительное содействие морякам в овладении вооружением оказывали военные специалисты. Так, 8 октября 1943 г. «для оказания помощи в проведении боевой организации и боевой подготовки экипажа парохода «Якут» в рейс командировался флагманский минер ОБП лейтенант А. В. Скобляков.

Военная подготовка заметно улучшилась в 1943 г., когда суда были обеспечены необходимыми пособиями и вооружением. Комиссия по снабжению судов артиллерией и пулеметами «в целях обеспечения самообороны против авиации и подводных лодок противника» начала действовать 15 апреля 1942 г. Ее возглавил начальник ОБП старший лейтенант Иванов. Для каждого парохода она определила требуемое количество, калибр вооружения, а также места его размещения и хранения боезапаса. Решения комиссии утверждал начальник Петропавловской военно-морской базы капитан 2-го ранга Д. Г. Пономарев.

16 марта 1943 г. командиру особого транспортного дивизиона (начальнику АКОфлота) А. Я. Каменецкому, сменившему на этой должности Я. М. Драбкина, предписывалось по прибытии судов в Петропавловск укомплектовать все боевые посты, положенные по боевому расписанию. На каждом судне из числа комсостава вводилась должность помощника командира корабля по военной части, которому поручалось обучение личного состава.

В плаваниях в течение рабочего дня с моряками должны были обязательно проводиться ежедневные часовые занятия. Двухчасовые тренировки следовало организовывать на судах, находящихся на стоянках в портах или в ремонте. Кроме этого, боевые расчеты должны были ежедневно ухаживать за вверенным им оружием. Для того чтобы

сохранить подготовленные расчеты, отделу кадров АКОфлота запрещалось без согласования с ОБП перемещать моряков, изучивших военно-морские специальности.

Проводимые мероприятия по боевой подготовке на ряде судов дали неплохие результаты. Осенью 1944 г. отмечались пароходы «Якут» (капитан П. Д. Киселев) и «Кура» (капитан И. Д. Кадет). Капитану «Якута» Киселеву, командиру БЧ-2 второму помощнику капитана Князеву и командиру 20-миллиметрового зенитного автомата «Эрликон» машинисту 1-го класса Королькову за «хорошее состояние вооружения и подготовку артрасчетов» объявлялись благодарности.

Впрочем, так было не на всех пароходах. «Произведенной проверкой состояния вооружения и боевой подготовки артиллерийских и пулеметных расчетов... установлено, что комсостав пароходов “Терек” и “Анатолий Серов” не следит за состоянием вооружения их судов, не занимается боевой подготовкой расчетов, сам не изучает оружие... В результате этого матчасть покрыта ржавчиной, грязная, расчеты не знают обслуживаемой ими матчасти и не умеют использовать ее для самозащиты судна». В июле 1944 г. на «Орочоне» не действовала пушка, пулеметы имели сломанные зенитные прицелы. «Матчасть всего вооружения грязная, покрыта ржавчиной; кранцы первых выстрелов не заполнены боезапасом, боезапас не смазан; запчасти вооружения находятся в арсенальной смазке и к немедленному использованию непригодны». Виновный в плохом содержании вооружения командир БЧ-2 второй помощник капитана в наказание «арестовывался при каюте на пять суток с исполнением служебных обязанностей».

Но винить моряков в нерадивом несении службы было нельзя. Нагрузка на них, стоявших тяжелые вахты, непрерывно занимавшихся саморемонтом дабы обеспечить возможность дальнейшей эксплуатации крайне изношенных судов и работавших на выгрузке, была очень высока, находясь на пределе человеческих возможностей.

Помимо помощи фронту напряженным трудом в море, все экипажи АКОфлота ежемесячно, начиная с осени 1941 г., до конца войны отчисляли двухдневный заработок в фонд обороны и участвовали в подписке на денежно-вещевую лотерею. Только в ноябре 1941 г. они собрали: на «Ительмене» — 8 700, на «Щорсе» — 6 950, на «Востоке» — 4 000 и на «Коккинаки» — 1 140 руб. Эти суда также передали для бойцов Красной Армии 60 теплых вещей. Команда «Эскимоса» решила ежемесячно перечислять на нужды обороны свой трехдневный заработок.

Дополнительно в январе 1942 г. его моряки отдали двухдневную зарплату на покупку теплых вещей для фронта, а в феврале — внесли личные средства на строительство танковой колонны «Камчатский рыбак».

Наилучших трудовых результатов в 1941 г. добились экипажи «Орочона» и «Эскимоса», завоевавшие в третьем квартале вторые премии во Всесоюзном социалистическом соревновании Наркомрыбпрома. Ряд судов добился существенной экономии топлива и смазки. Так, на «Эскимосе» вахта машиниста Егорова сберегла 30 кг смазки, а кочегары Пичугин, Молодцов и Залогин в октябре сэкономили 197 т угля. «На судне “Чавыча” выросли мастера своего дела: боцман Кислицын, старший кочегар Филиппов, четвертый механик Припотень, показывающие примеры отличной работы, передающие свой опыт другим членам экипажа. 1 500 человеко-часов отработала команда на грузовых работах, сэкономила смазочные и прочие материалы на 13 % от норм». Экипаж «Щорса» осенью 1941 г. «добился отличных показателей в выполнении осеннего рейса, добился хорошего санитарного состояния судна, сдал к годовщине Октябрьской революции в фонд обороны облигации государственного займа на 25 тыс. руб. и 370 руб. — на приобретение подарков для бойцов Красной Армии».

Зимой 1941 — весной 1942 гг. на камчатских побережьях сложилась крайне тяжелая ледовая обстановка. Пароход «Анатолий Серов», вышедший 21 марта 1942 г. под командованием недавно вступившего в должность капитана И. Д. Кадета из Петропавловска на западный берег, вплоть до 9 мая дрейфовал в тяжелых льдах Охотского моря. Во время плавания судно получило крупные повреждения: у него была деформирована носовая оконечность, оказалось вывернуто и срезано много заклепок обшивки, погнут винт и сломан брашпиль. После освобождения из ледового плена пароход выгрузился в комбинатах, принял там 2 860 т рыбопродукции вместо плановых 2 200 и направился во Владивосток, куда пришел 9 июня. Через неделю он встал в ремонт. Команда обязалась трудиться по двенадцать часов в сутки, добиваясь выполнения норм не менее чем на 200 %, и закончить все работы к 1 июля. Свои обещания она выполнила: при нормальной трудоемкости работ в 6 598 человеко-часов, их закончили за 3 062, то есть с переполнением на 215 %.

После длительного ремонта, 27 января 1942 г. в свой первый рейс на западный берег Камчатки вышел пароход «Сима». До первого пункта назначения — Озерной — он дошел за сутки. «Настроение команды было очень бодрое и возбужденное, все рвались поскорее прибыть

к месту назначения». В Озерной обрабатывался лесовоз «Искра», поэтому «Сима» потеряла в ожидании своей очереди «три золотых дня». С 1 по 21 февраля в труднейших ледовых условиях она выгрузила 2 065 т груза и приняла 623 т рыбопродукции. На борту парохода оставалось еще 835 т груза, но к последней неделе февраля лед стал особенно тяжелым. С 21 февраля по 28 марта «Сима» непрерывно дрейфовала во льдах, ее то прижимало к берегу, то несло на север или на юг. Несколько раз судно пыталось пробиться к комбинату. Когда бесполезность этих попыток стала очевидной, его отозвали в Петропавловск. При выходе из льдов вышло из строя рулевое управление: сломался привод, лопнул румпель, погнулись баллер и перо руля. При исправлении механизмов отличились старший помощник В. С. Дубасов, старший механик С. П. Нерух, второй механик П. А. Ильяшенко, боцман Мануйлов. На переходе судно попало в жестокий шторм. Тем не менее, благодаря слаженной работе экипажа оно 31 марта 1942 г. своим ходом благополучно дошло до Петропавловска.

Экипажи судов принимали все меры к увеличению количества перевозимых грузов и уменьшению балластных пробегов. Пароход «Орочон» при грузоподъемности в 4 600 т за свой первый рейс в 1942 г. перевез 4 762 т, в следующем — 5 593 т, а в последнем — уже 6 033 т. По результатам работы во втором квартале 1942 г. экипаж парохода АКОфлота «Орочон» завоевал первую премию во Всесоюзном соревновании. За полугодие моряки выполнили план грузоперевозок на 124,9 %. Возглавлял экипаж «Орочона» Г. А. Барботько, работавший капитаном в АКО с 1929 г. «Скромный, спокойный, отличный моряк, Григорий Акимович не знает слова “невозможно”. Если нужно выполнить задание, он без шума организует коллектив и всегда блестяще справляется с задачей. Этому показателем ряд премий и благодарностей, которые товарищ Барботько заслужил своей работой. В одном из последних рейсов, умело рассчитав свои резервы, капитан Барботько добился использования грузоподъемности судна на 120 %». Вместе с капитаном отлично трудились старший механик К. П. Коробов, получивший за работу в прошлом 1941 г. достаточно редкую награду — знак «Отличник Наркомрыбпрома», второй механик П. Г. Кибличенко, боцман А. О. Башкирцев, матрос 1-го класса Ф. Ф. Недолужко.

Пароход «Эскимос» в июле — августе 1942 г. при грузоподъемности 3 400 т вез 3 692 т, одновременно буксируя плоты с лесом общим весом 3 117 т. Помполит «Анастасия Серова» В. П. Румянцев в августе 1942 г. так докладывал о деятельности своего судна: «За переход Владивосток —

Петропавловск ежедневно выпускаем диаграмму с показателями работы в отдельности на каждой вахте: давление пара, обороты винта, пройденные мили за вахту. За этот же переход в порядке тренировки команды произведено шесть учебных тревог. За дисциплинированное поведение, хорошие показатели на ремонте и в рейсе одиннадцати человекам из команды объявлена благодарность, за перевыполнение рейсового плана объявлена благодарность всему экипажу».

Пароход «Коккинаки» выполнил план грузоперевозок 1942 г. на 108 %, сэкономив 768 т угля, что составило 24,6 % его годовой потребности. Среди машинной команды стал популярен лозунг «Ухаживать за механизмами, как боец на фронте ухаживает за своим оружием», позволивший увеличить эксплуатационную скорость судна на 15 %. Экипаж, насчитывавший 25 стахановцев и ударников, текущий ремонт выполнял исключительно собственными силами. Особенно хорошо трудились второй помощник капитана С. Г. Митяев, боцман П. Е. Клименко, второй механик З. Н. Алешков, третий механик А. С. Царев, матрос А. Шавкунов, плотник М. Дурнов, кочегары Г. С. Попов, Ф. Я. Шаталов, П. Науменко. Особым уважением экипажа пользовалась пекарь М. И. Стрюкова, которой шел шестьдесят второй год.

Вот как выглядели социалистические обязательства экипажа парохода «Чапаев» на навигацию 1942 г. «Экипаж парохода “Чапаев” в ответ на первомайский приказ товарища Сталина (о разгроме немецко-фашистских захватчиков в 1942 г. — С. Г.), включается во Всесоюзное социалистическое соревнование на лучшее транспортное судно в системе Наркомрыбпрома. Экипаж обязуется выполнять планы не ниже, чем на 110 %, увеличить грузоподъемность судна на 5 %, увеличить ходовую скорость на 15 % — вместо 7,8 узлов дать 9,1. До конца хозяйственного года не допускать ремонтов с выводом судна из эксплуатации. Междурейсовые ремонты проводить силами экипажа, выполнять сдельные нормы на 150—200 %, принимать активное участие в погрузо-разгрузочных работах — переработать силами экипажа не менее 2 500 т и обеспечить работу на лебедках. Сокращать расход норм топлива и смазочных материалов на 5 %...».

Чапаевцы принимали вызов экипажа «Щорса» и предлагали ежеквартально проводить взаимную проверку хода соревнования. В качестве «жюри» в этом состязании выступали начальник АКОфлота Я. М. Драбкин и руководители основных отделов управления.

На пароходе «Сима» к началу 1943 г. насчитывалось одиннадцать стахановцев и десять ударников. Во время переходов судовые вахты

соревновались между собой. Победителями в борьбе кочегаров стали Д. Ф. Леонов и А. А. Чернышев, второе место заняли Н. А. Антонов, И. И. Флотов. Эти вахты лучше всех «держали» пар, позволяя машине развивать наибольшее число оборотов. «Необходимо отметить, что товарищ Чернышев раньше считался почти самым плохим кочегаром. С ним никто не хотел стоять вахту», — отмечал помполит судна. Заслуженным авторитетом пользовался второй механик П. А. Ильяшенко, обеспечивавший отличную работу вверенных ему механизмов и добившийся 20-процентной экономии смазки. Лучшими стахановцами на палубе являлись боцман Галкин и матрос Пухов.

Вот как описывается один из осенних рейсов «Симы» в официальном донесении. «С прибытием на западный берег мы обязались все грузовые работы на борту судна проводить своими силами. Весь судовой экипаж разбили по бригадам и вызвали на соревнование Микояновский комбинат. В первый же день бригада штурманского ученика В. В. Наугольникова дала 160 % нормы, бригада плотника М. С. Устинова — 171 %, в дальнейшем бригада Устинова довела выработку до 273 %. Могли давать еще больше, но берег задерживал подачу кунгасов... выгрузили своими силами 3 430 т за один этот рейс... В период рейса проводились занятия по программе “военного рыбака”. Что сами знали, то и рассказали своим людям. В сентябре основной упор брали на сигнализацию. В октябре военных занятий не проводили ввиду круглосуточной работы в трюмах. В рейсе провели подписку на денежно-вещевую лотерею. Сумма подписки 8 280 руб., что превышает 25 % месячного заработка. Отчислили на подарки бойцам на фронт 3 000 руб.».

Во втором квартале 1943 г. по результатам Всесоюзного соцсоревнования «Сима» завоевала вторую премию, выполнив план по грузообороту на 154 %, добившись экономии угля на 14,3 и смазки на 21 %. Вскоре на Камчатке получили сообщение о награждении группы работников рыбной промышленности орденами и медалями СССР. В числе награжденных оказался боцман «Симы» П. М. Иванченко, получивший медаль «За трудовое отличие».

Весной 1944 г. в состав АКОфлота вошли три парохода народного комиссариата морского флота СССР суммарной грузоподъемностью в 8 219 т: «Терек», «Кура», «Шелонь». «Кура» была передана в аварийном состоянии, требующем немедленного ремонта, в результате чего ее эксплуатация началась только с 15 июня. «Терек» и «Шелонь», хотя и были сильно изношены, но сразу же приступили к работе. С учетом пополнения общая полезная грузоподъемность АКОфлота составила

41 159 т против 32 940 т в начале года. Фактически же она оказалась меньшей, так как «Шелонь» 9 июля потерпела серьезную аварию и навсегда выбыла из действующего состава флота. Наркомрыбпром установил АКОфлоту план из расчета наличия у него на 1 января 1944 г. одиннадцати судов. Изменение судового состава не повлияло на плановое задание: значительная задержка ремонтировавшихся в США «Якута» и «Эскимоса», авария «Шелони» оставили возможности флота на прежнем уровне.

Навигационный период с начала 1944 г. и до конца сентября отличался исключительно неблагоприятными метеоусловиями. Сангарский и Цусимский проливы для прохода судов были закрыты японцами. Тяжелый лед в проливе Лаперуза потребовал организации ледокольной проводки, но проходила она со значительными перебоями, вызывавшими простои. За первое полугодие два парохода во Владивостоке потеряли на ожидание включения в караван 1 860 часов, а три в Петропавловске — 2 721. Простои в самом проливе составили еще 1 437 часов. Форсируя льды, «Ительмен», «Щорс», «Коккинаки» и «Чавыча» получили пробоины и деформировали лопасти гребных винтов. Повреждения, потребовавшие длительной постановки в док, здесь получила и «Кура».

Межрейсовый и аварийный ремонт судов АКОфлота проводился на Петропавловской судовой верфи (ПСРВ). Он отличался длительностью и дороговизной и, как правило, полностью не выполнялся из-за недостатка необходимых материалов. Это также способствовало преждевременному износу пароходов. В 1944 г. только один из них («Чавыча») был отремонтирован быстро. Несмотря на отсутствие других ремонтных баз и целевое назначение ПСРВ на обслуживание судов Наркомрыбпрома, АКОфлот правом преимущественного ремонта на ней не обладал. Ремонт во Владивостоке для него был невозможен, так как на имеющихся здесь рыбацких предприятиях он не планировался и даже прямо запрещался. В результате все минимально необходимое обслуживание пароходы получали только в Петропавловске.

Такое положение заставило всячески поощрять саморемонт. На всех судах были организованы мастерские, снабженные токарными и сверлильными станками. Особое значение в этих условиях приобрели подбор, обучение и выдвижение судовых механиков. В течение 1944 г. на «Эскимосе», «Чапаеве», «Тереке» и «Анатолии Серове» вторые механики были выдвинуты в старшие. Кадры механиков, в целом, оказались на должной высоте. Их аттестация, проведенная в 1944 г., подтвердила наличие достаточно высокого уровня технически грамотных

механиков. По отдельным судам со значительно изношенными механизмами (“Коккинаки”, “Эскимос”, “Максим Горький”, “Щорс”), плавание становится возможным только благодаря высокой грамотности, сознательности и самоотверженности машинных команд». Состав механиков сохранял стабильность, большая текучесть наблюдалась у кочегаров и машинистов. «В известной мере эта текучесть является результатом предварительного отбора при эпизодическом уходе судов в заграничные рейсы».

Во время войны на Дальнем Востоке был сосредоточен крупный отечественный транспортный флот, в состав которого вошли суда, ранее работавшие в западных бассейнах страны. Существующих судоремонтных мощностей в дальневосточных портах не хватало, что заставляло отправлять пароходы на «внешний ремонт» — в США. Это было одной из форм помощи СССР со стороны союзной державы.

После начала в 1942 г. военных действий между США и Японией на Тихом океане для советских судов создавалась прямая угроза атак авиацией или подводными лодками воюющих сторон. Для предотвращения возможных нападений необходимо было четко обозначить государственную принадлежность наших пароходов. С этой целью на судах АКОфлота в действие был введен приказ Наркомрыбпрома СССР от 26 августа 1943 г. «О порядке несения судовых огней и опознавательных знаков транспортом, плавающим в заграничных водах под флагом СССР». Теперь суда должны были иметь бортовые и палубные опознавательные знаки. При плавании в Японском, Охотском и Беринговом морях они круглосуточно несли на корме государственный флаг. Опознавательные знаки наносились на обоих бортах в районе мостика, а также на носовом и кормовом трюмах в виде белого прямоугольника с изображением флага СССР и черных букв «USSR» под ним. В ночное время зажигались топовые и бортовые отличительные огни, на грот-мачте — условные огни, видимые по всему горизонту (вертикально расположенные в порядке зеленый — красный — зеленый), показывающие государственную принадлежность судна. При встрече с другими кораблями следовало освещать кормовой флаг и опознавательные знаки прожекторами, а также семафорить символы «USSR».

При подходе к берегам США капитаны советских судов в части несения опознавательных знаков и огней руководствовались указаниями, получаемыми от представителей американской конвойной службы. Во время плавания суда должны были соблюдать радиомолчание, за исключением случаев аварий и нападений.

Несмотря на то, что за весь военный период суда АКОфлота атакам не подвергались, меры предосторожности были совсем не лишними: в море погибло несколько транспортов Морфлота. Так, 17 февраля 1943 г. в Восточно-Китайском море был торпедирован и затонул пароход «Кола», направлявшийся из Владивостока на Камчатку. Из 73 членов его экипажа и пассажиров спаслось всего четверо. Их принял на борт японский военный корабль.

В 9 часов утра 6 июля 1944 г. груженный углем пароход «Обь», следовавший из Владивостока в Петропавловск, подвергся нападению неизвестной подводной лодки. После попадания торпеды судно затонуло на траверзе Озерной примерно в 53 милях от берега в координатах 51° 56' с. ш. и 154° 56' в. д. Из 35 чел. его команды погибло 14.

Американские подводники и летчики топили японские суда в непосредственной близости от камчатских берегов, там, где проходили маршруты плаваний судов АКОфлота. Так, 5 июля 1944 г. подводная лодка атаковала в районе Озерной стоявший против японского завода № 34 в полутора милях от берега пароход «Синмей-Мару». Он затонул, но большинство японцев были спасены: из команды погибли три человека. 19 июля 1944 г. пароход ДВГМП «Дальстрой» в районе с координатами 48° 42' с. ш. и 156° 43' в. д. подобрал 17 японцев из числа команды потопленного парохода «Ниппе-Мару» и доставил их в Усть-Большерецк. Отсюда советские власти передали пострадавших на японский завод № 24.

На протяжении всего 1944 г. море выбрасывало на западное побережье Камчатки трупы японцев и спасательные костюмы с потопленных японских пароходов.

В течение 1941—1945 гг. большинство судов АКОфлота прошли ремонт в США, однако они не получили его в требуемом объеме. Как правило, так называемый «ремонт военного времени» выполнялся под контролем американских технических комиссий не в привычном для советских моряков объеме из расчета четырех — пяти лет службы судна после его окончания, а на срок в один — два года. Так, на пароходе «Эскимос» и буксире «Кашалот» замененные в котлах трубки вышли из строя ровно через год после их установки, а в котлах парохода «Сима» они потекли через полтора года после смены. Судовые администрации зачастую не могли вмешиваться в ход проводимых работ. В результате после американских «капитальных» ремонтов через короткий промежуток времени требовалось проведение новых.

В начале января 1943 г. в Сан-Франциско пришел пароход «Чапавев». Наркомрыбпром установил срок его ремонта в 35 суток. Он встал

на завод «Harley Marine Works», на котором уже пребывали пять советских судов. Предприятие, оказавшееся маломощным и недостаточно оборудованным, определило трудоемкость работ в полтора месяца, но этот срок не выдержало, в результате чего «Чапаев» простоял пять с половиной месяцев. В США на него установили 75-миллиметровую пушку и два 20-миллиметровых зенитных автомата «Эрликон». За время стоянки десять моряков парохода прошли трехдневное обучение в центре подготовки американской морской пехоты.

В сентябре 1942 г. из Петропавловска в Портленд вышел «Орочон». Здесь в течение девяти суток он одновременно производил текущий ремонт и принимал груз. Из-за отсутствия в Портленде угля, за бункером пароход направился в Сиэтл, затратив на это 19 суток, в результате чего продолжительность рейса составила два месяца. Во время ремонта пароход также был снабжен зенитным вооружением. Экипаж «Орочона» приобрел 59 пар теплых носков и 50 пар теплого белья стоимостью 108 долларов, которые он решил передать в действующую армию. Во время перехода в СССР экипаж, разбитый на боевые расчеты, провел несколько учебных тревог и занятий у орудий. В ноябре 1942 г. «Орочон» прибыл во Владивосток. В результате максимального использования емкости трюмов, вместо положенных 4 600 т он перевез за рейс 4 925 т снабженческих и оборонных грузов. Всего за год пароход вместо плановых 19 300 т груза доставил 22 061.

24 ноября 1942 г. из Петропавловска в Портленд отправился пароход «Щорс». По пути в районе Алеутских островов с 1 по 6 декабря 1942 г. он снял с парохода Морфлота «Турксиб», выброшенного штормом на берег, 450 т груза. 19 декабря 1942 г. «Щорс» встал в ремонт. Многие работы, в том числе переборку главной машины, выполняла его команда. В конце января пароход начал погрузку и 8 февраля взял курс на Петропавловск. Во время рейса дважды приходилось стопорить машину для устранения выявившихся дефектов ее ремонта. В США на «Щорс» установили одну пушку и два крупнокалиберных пулемета. Приписанные к ним моряки, по словам помощника М. И. Первушина, хорошо овладели вверенным им оружием. По приходу в Петропавловск экипаж передал местным властям в подарок к 25-ой годовщине Рабоче-Крестьянской Красной Армии 92 пары шерстяных носков и ящик сигарет, купленных на личные средства. Кроме этого, он, откликнувшись на призыв тамбовских колхозников, внес 14 200 руб. на постройку танковой колонны «Камчатский рыбак».

17 марта 1943 г. из Петропавловска с грузом консервных банок, продовольствия и рабочими для Усть-Камчатска вышел пароход «Якут». 7 апреля, после выгрузки, он направился в США. Предполагавшаяся здесь замена крайне изношенных котлов не состоялась. За время стоянки был выполнен ремонт машины, заварка и смена части котельных труб, корпуса, рулевого устройства, установлено четыре автомата «Эрликон» и спасательные плоты. Палубная команда покрасила пароход и помещения, машинная — отремонтировала лебедки. Лучше всех работали боцман Трякин, матросы Мамонтов, Лютый, Ступак, механики Зубарев, Боженов, Медведев, машинисты Корольков, Еремин, кочегары Новиков, Чепраков, Полещук, Ковалев. 22 мая «Якут» ушел в Петропавловск. На переходе по метеопричинам и из-за разрыва пяти труб в котлах он потерял в пути четверо суток.

Ремонт в США в 1943 г. проходил и «Анатолий Серов». Пароход попал на хороший завод «General Engineering Company». У командования и экипажа судна установились дружеские отношения с руководством предприятия, мастерами и бригадирами. С американцами не возникало никаких недоразумений, они выполнили ряд работ, не предусмотренных планом. Экипаж работал по десять — двенадцать часов ежедневно. Отлично зарекомендовали себя старший механик Н. Р. Домра, второй механик Д. Р. Винтовкин, третий механик Семенюта, под наблюдением которых находились главные объекты ремонта. Хорошо показали себя машинисты Любченко и Кармелюк, старший кочегар Гаврилов, штурман Баклаг, матросы Шилютин, Мухин, Кошуба, Дудин, Гришин, Капитонов. Качество ремонта, по заключению механиков, портового инженера Половко и главного инженера при советском представительстве в Вашингтоне Гаврилова, было признано хорошим. За время заграничного плавания с экипажем проводились беседы и политинформации. Изучалась и военная техника: в военно-морской школе США экипаж три дня знакомился с устройством зенитных автоматов и один день проходил практические стрельбы. В обратном рейсе также занимались изучением материальной части: конвойный офицер Запорощенко провел три занятия по сборке, разборке и чистке оружия. Кроме этого, сыграли пять шлюпочных и пожарных тревог. Подготовка экипажа была оценена как хорошая.

На 1944 г. Наркомрыбпром СССР также наметил весь капитальный и текущий ремонт судов АКОфлота на сумму 17 250 тыс. руб. провести в США. ПСРВ должна была использоваться только как база для междурейсового ремонта и производства запчастей. Принятая

стратегия была выдержана: в 1944—1945 гг. в США отправились семь пароходов для крупного ремонта продолжительностью в 60—75 суток и два — на текущее техническое обслуживание.

Перед направлением судов в США их команды подвергались тщательной проверке «соответствующими органами». Этот контроль зачастую отсеивал квалифицированных моряков, личности которых по различным причинам были неугодны властям. «Имеются такие суда, на которых во внешние рейсы допускаются не свыше десяти человек из числа команды», — сообщало в одном из отчетов руководство АКОфлота. Зато на пароходы приходили так называемые «американцы» — случайные люди, поступившие с единственной целью — попасть за границу. Как правило, моряками они не были и для работы на флоте оказывались непригодными. Так, на «Симу» коچهгаром устроился учитель одной из петропавловских школ. Слабое здоровье не позволило ему нести тяжелую вахту у котлов, превратив в обузу для экипажа.

За годы войны АКОфлот освоил новый вид перевозок — транспортировку леса, заготовленного Ключевским и Сахалинским лесокombинатами в виде морских плотов («сигар»). За 1943 г. его суда отбуксировали 26 сигар объемом 18 900 куб. м. Вот что докладывало командование парохода «Якут» об одном из таких рейсов. «Исключительно большая работа была произведена палубной командой при буксировке плота из Усть-Камчатска в Петропавловск. Несмотря на свежую штормовую погоду (до девяти баллов) и неоднократный обрыв плота, последний был в целостности доставлен в Петропавловск, за что часть коллектива начальником АКО была премирована, части объявлена благодарность и отпущены средства для премирования команды». В 1944 г. из Усть-Камчатска было доставлено 14 сигар, причем одна из них в сентябре из Петропавловска была отбуксирована пароходом «Коккинаки» в Микояновск. Это был первый в истории Камчатки случай доставки леса морем с ее восточного берега на западный.

В целом за военное время характер деятельности АКО флота существенно изменился. Работая в условиях ограниченных ресурсов, в 1941 г. он впервые за годы своего существования получил прибыль. В 1943 г. также впервые был выполнен, а по отдельным показателям — значительно перевыполнен план грузоперевозок. В 1944 г. количество завозимых судами АКО на Камчатку грузов достигло 75,5 % от их общего поступления (до войны оно не превышало 30—35 %). В том же 1944 г. после многолетних неудачных попыток в практику вошли

теплотехнические испытания судов, в результате которых были определены их экономические скорости, выявлены наиболее благоприятные режимы эксплуатации и установлены технически обоснованные нормы расхода топлива.

Всего за годы войны 42 работника флота были награждены орденами и медалями СССР, а по ее окончании более 350 чел. получили медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Сражения в Европе закончились в мае 1945 г. Но на Дальнем Востоке продолжала полыхать Вторая мировая война. В августе 1945 г. СССР начал боевые действия против Японии. 9 августа 1945 г. на территории Камчатской области было введено военное положение. Заключительным аккордом войны стала операция по высадке на Курильские острова, проведение которой советское командование возложило на силы Камчатского оборонительного района (КОР), возглавляемого генерал-майором А. Р. Гнечко. Суда АКОфлота принимали в ней непосредственное участие.

Петропавловская военно-морская база не располагала достаточным количеством транспортных средств для доставки десанта на острова. Часть десантников разместилась на мобилизованных гражданских транспортных и рыболовческих судах. С 8 августа по 3 сентября пароходы АКОфлота «Ительмен», «Чапаев», «Коккинаки» и танкер «Максим Горький» использовались для перевозки вооружения и людей, остальные суда во избежание потерь рассредоточились в закрытых бухтах и портах.

Погрузка транспортов проводилась в Петропавловске. Недостаток здесь пирсов привел к тому, что с каждого из них приходилось грузить одновременно несколько плавсредств. Для того чтобы упорядочить эту процедуру, суда обрабатывались по специальному графику. Приняв людей и грузы, они отходили на рейд Авачинской губы, а их места занимали следующие. Посадка десанта закончилась к вечеру 16 августа 1945 г. Рано утром караван из 64 вымпелов двинулся в путь на Курилы. Всего на борту кораблей и судов разместились 8 824 десантников, 95 орудий, 123 миномета, 120 тяжелых и 372 легких пулемета. Во время перехода волнение моря составляло три — четыре балла, движение каравана затрудняла малая видимость. С одной стороны, это скрывало суда и корабли от неприятеля, а с другой — мешало им выдерживать график движения, который и без того нарушался в силу того, что военные и гражданские моряки не имели практики совместных плаваний на большое расстояние в таком крупном соединении.

Десантная операция началась 18 августа высадкой на остров Шумшу — основной опорный пункт японской обороны на Курилах. Бои здесь шли до 23 августа. К концу месяца силы КОР заняли всю северную гряду Курильских островов, включая остров Уруп. После окончания операции к правительственным наградам были представлены семеро моряков парохода «Коккинаки» во главе со старшим помощником капитана Я. Я. Изаком и девятнадцать членов команды парохода «Чапаев», возглавляемого капитаном А. Д. Коломейцем. Они награждались за образцовую подготовку судов и экипажей «к спецрейсу с десантными частями КОР на Курильские острова и успешную доставку десанта, его высадку в условиях боевых действий». Остальной личный состав экипажей своим самоотверженным трудом и участием в погрузо-разгрузочных работах по переброске боеприпасов, вооружения и техники с пароходов на берег заслужил благодарность командования.

Помимо этих работ, моряки организовали прием с берега раненых десантников, оказали им первую медицинскую помощь, уход и питание. Особенно заботились о пострадавших воинах уборщица «Коккинаки» М. С. Заболотская, помполит «Чапаева» В. А. Кортиков и буфетчица этого же парохода В. Т. Завалина.

Во время высадки и после завершения операции большую помощь войскам оказали не только моряки, но и работники петропавловского рыбного порта АКО, добровольно пошедшие с десантом. Портовики принимали участие в разгрузке транспортов, они разместили на берегу пришедшие на пароходах грузы и обеспечили работу мелких плавсредств. За организацию и руководство этой работой начальник рыбного порта Я. Я. Завадский был награжден орденом Отечественной войны 1-ой степени, а начальник погрузочного отдела порта Н. К. Мельничук получил орден Красной Звезды. К награде «за умелое руководство и организацию работ по разгрузке боеприпасов, снаряжения и техники десантных частей в условиях боевых действий и выгрузке их на островах в районе боев» был представлен стивидор А. Т. Бабилов, а также «за самоотверженный труд по выгрузке техники, боеприпасов и вооружения под обстрелом противника с судов за период боев на островах» — грузчики и их бригадиры: Наданов, Чугунчиков, Корецкий, Ленский, Жуган, Казионов, Михайлов и другие.

Четыре мобилизованных судна АКОфлота находились в распоряжении командования КОР, в общей сложности, 69 суток. За это время они перевезли 6 704 т военных грузов и 3 363 десантника, что составило по отношению к объему перевозок за год 4,2 % по грузам и 22 %

по пассажирам. Остальные суда простаивали, потеряв из соображений безопасности 89 суток.

Впереди АКОФлот ждала мирная работа. В начале октября 1945 г., в связи с реорганизацией АКО, его переименовали в Управление транспортного флота Камчатского государственного рыбопромышленного треста (Камчатрыбфлот).

ПЕРВАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ КАМЧАТСКИХ РЫБАКОВ

В феврале 1945 г. в Петропавловске в клубе управления АКО состоялась первая в истории Камчатки техническая конференция работников рыбной промышленности. С 22 по 24 февраля на ней работали три секции: «Механизация», «Добыча рыбы» и «Обработка рыбы», на которых было представлено и обсуждено 16 докладов.

Время проведения конференции было выбрано не случайно — Великая Отечественная война близилась к завершению, впереди страну ждала мирная жизнь и восстановление народного хозяйства. Рыбная промышленность нуждалась в объективной оценке пути, который она прошла в тяжелейший военный период, и определении основных направлений развития на ближайшие годы.

Начавшаяся война резко сократила возможности отечественных рыбопромысловых организаций, действовавших на Балтике, в Черном и в Северном морях, обеспечивать фронт и тыл сражающейся страны рыбными продуктами. В этих условиях значительно выросла нагрузка на рыбаков Каспия и Дальнего Востока. За военный период рыбная промышленность Камчатки существенно изменила характер своей деятельности. К 1944 г. добыча рыбы-сырца возросла вдвое по сравнению с предвоенным 1940 г. При этом численность работающих увеличилась всего на 18,5 %. На фронт ушла большая часть физически сильных работников-мужчин, на места которых встали вторые и третьи члены их семей (жены и дети). Сезонный промысел был заменен круглогодичным: крупные промысловые суда — траулеры — в зимнее время вели активный лов в открытом море. Их уловы с 1940 по 1944 г. возросли почти втрое — с 19 500 до 56 535 ц. Основным видом рыбы, добываемой таким способом в камчатских водах, в 1940-х гг. являлась камбала.

Конференцию предварил партийно-хозяйственный актив рыбаков Камчатки, прошедший 19—20 февраля 1945 г. Актив, численность

участников которого достигала 225 чел., подвел итоги деятельности рыбной промышленности за 1944 г. Его работу возглавлял секретарь обкома ВКП(б) И. Ф. Петров.

Работу рыбацкой конференции 22 февраля в 10 часов утра открыл исполняющий обязанности начальника АКО П. М. Макштас. В числе докладчиков был Н. А. Томашевский, один из пионеров активного морского рыболовства на Дальнем Востоке, выступивший с докладом «Активный лов сельди на Камчатке».

Томашевский Николай Артемович. В 1929 г. закончил школу рыбной промышленности, получив квалификацию «техник лова рыбы». С 1930 г. работал тралмастером-инструктором во владивостокском Тралтресте. После его ликвидации в 1934 г. трудился на Камчатке. Здесь его знания и опыт нашли применение в БАОЛе, а затем в Морлове АКО. В 1940 г. Томашевский был назначен заведующим береговой базой Морлова, располагавшейся в поселке Моховая. С августа 1941 г. он занимал должности инженера по добыче рыбы, затем — начальника отдела добычи и главного инженера Морлова.

По его словам, в ближайшие послевоенные годы перед рыбной промышленностью Камчатки должна была встать задача «расширения активного лова... начатого сейнерами и дрейферами в 1936 г.». Ниже приводятся выдержки из его доклада, сделанного 23 февраля 1945 г. Этот документ является интереснейшим источником информации о первых годах работы камчатского рыбопромыслового флота.

«Активный лов сельди на Камчатке был организован при рыбном управлении АКО в 1936 г... В то время основной задачей БАОЛа было ввести в эксплуатацию суда активного лова: два сейнера и два дрейфера, которые пришли в адрес АКО в 1936 г.: 8 августа дрейтеры и в сентябре — сейнеры.

После вооружения сейнеров... были проведены первые опытные работы по промысловому лову кошельками и дрейферными сетями. Суда БАОЛа вышли на лов сельди в Олюторский залив в бухту Южную Глубокую, где начали производить разведку сельди. Первый дрейф дрейфера «Ударник» дал улов 80 шт. сельди на 20 сетей. При втором выходе в море двух дрейтеров и одного сейнера улов имел только один дрейтер в количестве 6 ц. Только лишь на третий день пребывания флотилии в Олюторском заливе были обнаружены косяки сельди в районе бухты Лаврова.

Сейнер «Виллюй» вышел на поиск сельди в дневное время, пройдя некоторое расстояние от берега, заметил большое количество чаек,

китов и касаток. Подойдя к месту скопления чаек, с сейнера заметили, что вода в местах скопления птиц и животных имела местами характерный красноватый цвет от присутствия большого количества планктона. Научный сотрудник ВНИРО М. Л. Альперович в своих рукописях пишет, что количество ракообразных было столь велико, что при остановке судна они легко наблюдались с него...

С наступлением темноты был сделан замет, давший 416 ц сельди. Часть улова была выпущена из-за полной загрузки судна. Можно считать, что с этого дня фактически начался промысловый активный лов сельди в Олюторском заливе, средний размер которой составлял 35,9 см в длину при весе 418 г. Количество сельди было весьма велико. Для пересечения косяка затрачивалось иногда более получаса полного хода сейнера, причем одновременно наблюдалось несколько косяков... Почти весь октябрь сельдь держалась на ограниченной акватории между бухтами Сомнения и Глубокой (Южной Глубокой — С. Г.).

Сети на дрейферы были получены с Авачинского рыбокомбината и были подготовлены для промысла с кавасаки в районе Авачинского залива. Размер ячей далеко не соответствовал крупной сельди, качество было исключительно низкое, после двух — трех дрейфов площадь сетей сократилась больше чем наполовину из-за отсутствия текущего ремонта».

Результаты описанной выше работы судов БАОЛ в октябре 1936 г. оказались следующими. Вылов сельди сейнерами «Вилуя» и «Авача» за 19 заметов составил 5 066 ц, дрейферов «Ударник» и «Стахановец» за 31 дрейф — 739 ц.

Далее вновь предоставим слово Н. А. Томашевскому. «Сейнеры Морлова весной 1942 г. брали уловы сетями — на одну сеть до 10 ц сельди в Кичигинском районе. Если считать, что дрейферы Северного моря берут на наплавную сеть от 20 до 40 кг, что считается промысловым уловом, то нам здесь необходимо на Камчатке также привить и не пренебрегать выпутыванием сельди из сетей...

Краткая история использования сейнеров и дрейферов на Камчатке доказала полностью возможность работать в различных районах. Наряду с этим стал развиваться кошельковый промысел в Петропавловской МРС (моторно-рыболовной станции — С. Г.) с кавасаки. Двенадцать кавасаки выловили с августа по октябрь 1943 г. 8 000 ц рыбы...

Характерная особенность сейнера заключается в том, что он может производить промысел придонных рыб, кроме кошелькового невода, датским неводом снюрреводом. Практика прошлых лет показала Морлову АКО, что имеющиеся сейнеры не обеспечивают круглого-

дичного промысла из-за неприспособленности. Получалось так что сейнеры находились на добыче до трех месяцев в году, а остальное время выполняли грузоперевозки, ремонтировались и т. д... Нужно их реконструировать и дооборудовать: сейнер должен иметь на борту кошельковый невод, дрейфтерные сети и малый трал...».

Осуществить предлагаемый Томашевским проект реконструкции сейнеров не удалось, в связи с тем, что они были переданы из состава Морлова в распоряжение Тихоокеанского флота, где использовались в качестве вспомогательных судов.

С сообщением о работе Морлова выступил его директор, «пионер круглогодичного лова на Каспийском море, орденоносец» Г. Я. Ермошкин, прибывший на Камчатку по решению Наркомрыбпрома СССР в 1941 г. с заданием наладить здесь круглогодичный лов рыбы. Он остановился, в основном, на промысловой работе наиболее крупных добывающих судов — паровых траулеров.

«...Активный глубьевой лов ведет к повышению качества продукции... В 1935—1940 гг. около 2 500 крупных механизированных судов разных типов и 13 рыбных портов обеспечивали активный глубьевой лов в Англии, до 1 500 судов и семь рыбных гаваней имела Германия. Число морских рыболовных судов в США превысило 4 000. По данным К. А. Сметанина, в Англии в 1929—1930 гг. судами глубьевого лова добывалось свыше 10 млн ц рыбы (из них 60 % — тралами, 40 % — по преимуществу дрейфтерными сетями).

Активный глубьевой лов в СССР до 1940 г. находился еще в стадии развития... С 1932 г. мы сами научились строить рыболовные тральщики “Судак”, “Москва”, “Лебедка”. В области вооружения от английского оттертраля мы перешли к отечественному тралу Совтралтреста... В 1938 г. на Камчатку прибывают четыре траулера для тралового промысла. Однако эти суда по настоящему в первое время промыслом не занимались, и только в 1941 г. начался регулярный зимний траловый промысел донных рыб. В 1943 г. имелось около ста советских тральщиков.

В дни войны товарищ Микоян и нарком Ишков поставили перед рыбаками Морлова АКО задачу максимально использовать на лов имеющийся флот и обеспечить резкое увеличение добычи... Если средний улов камбалы за часовое траление в прошлое время равнялся 10—15 ц, то в годы войны — около 70 ц. Отдельные траулеры (“Топорок”, “Тага”) вылавливают в год от 10 до 18 тыс. ц, то есть достигли результатов, имеющихся на Мурмане. При организации круглогодичного промысла каждый траулер может добыть 25—30 тыс. ц в год».

В качестве мер, которые следовало осуществить в ближайшем будущем для дальнейшего развития активного лова на Камчатке, Г. Я. Ермошкин называл:

- усиление Морлова дополнительным количеством траулеров;
- организацию в Петропавловске береговой рыбообрабатывающей базы и базы по снабжению флота;
- обзаведение рефрижераторным флотом, способном принимать улов с траулеров и сейнеров прямо в море.

Последнее должно было повысить качество рыбопродукции и избежать потери времени, вызываемой непроизводительными пробегами судов с сырцом к береговым предприятиям.

Озвученные директором Морлова мероприятия были реализованы лишь в конце 1940-х — начале 1950-х гг.

В течение войны оба докладчика — Г. Я. Ермошкин и Н. А. Томашевский — разработали и применили несколько усовершенствований к существовавшим орудиям лова. Одно из них — «крестовый стальной трос на кутке трала» — только за три месяца 1944 г. сэкономило стране 81 000 руб., увеличило производительность труда и ликвидировало обрывы тралов с большим уловом.

В этот же день, 23 февраля 1945 г., сообщение «Обработка уловов на траулерах с доведением продукции до полуфабриката (соленые рыботоры)» сделал уполномоченный Дальрыбсбыта К. К. Дексбах. По его мнению, «вопрос тралового лова на Камчатке заслуживает к себе большего внимания, чем ему уделяют в системе АКО».

Дексбах охарактеризовал историю развития и современное мировое состояние тралового промысла. «Одновременно с развитием техники лова и усовершенствованием самого орудия лова, шла кропотливая работа над выбором наиболее рационального типа судна. Мировая практика выработала несколько типов тральщиков для океанического плавания с ареалом действия в несколько тысяч миль и продолжительностью рейса до шести месяцев. Траулеры строятся длиной до 70 м».

В 1913 г. мировой траловый флот состоял из 2 308 судов, основное количество которых (1 172 шт.) было представлено траулерами небольших размеров — длиной 30—35 м. Более крупных судов (длиной свыше 40 м) насчитывалось всего 182. После окончания Первой мировой войны (1914—1918 гг.) началось активное строительство крупных траулеров: из 539 судов, построенных в 1920—1929 гг., длину свыше 40 м имели 320. Тем не менее, преобладание в составе промыслового флота мелких судов в период, предшествовавший Второй мировой войне

(1939—1945 гг.), показывает, что районы его действия были ограничены. В основном, он был сосредоточен в Северном море, где лов вели, преимущественно, английские и немецкие рыбаки.

Во время Второй мировой войны траловый флот насчитывал свыше 4 000 судов, более половины которых (2 211) принадлежали Великобритании. Франция имела 395 траулеров, Германия — 354, Норвегия — 343 (в основном небольших судов длиной 12—40 м с мощностью машин 50—200 л. с.), Голландия — 262, США — 250, Испания — 180, Япония — 104, СССР — более 100, Италия — 54, Португалия — 48.

Сделаем необходимое отступление от рассказа К. К. Дексбаха. В дальневосточных водах первые отечественные паровые траулеры начали промысел еще в 1911 г. Родоначальником этого вида лова стала «Находка», принадлежавшая торговому дому «О. В. Линдгольм и К^о». Вскоре здесь появился еще один траулер — «Федя».

Результаты их работы активно обсуждались на прошедшем осенью 1911 г. во Владивостоке съезде русских рыбопромышленников. Большое количество вылавливаемой рыбы (только одно судно с 15 июля по 15 октября 1911 г. (по старому стилю) поймало 12 286 пудов трески, камбалы, бычков, акул и других пород, кроме этого, в трал попали «несколько штук селенок и одна кета») и близость районов промысла к рынку сбыта — Владивостоку, вызывали опасения промышленников в том, что «продукты этого последнего лова будут конкурировать с камчатскими товарами». По их мнению, «траловый промысел недопустим там, где уже производится кустарный промысел... Что же касается открытого моря, то там к воспрещению тралового промысла не имеется оснований».

А вот еще одна схожая оценка: «Теперь траллеры желают промыслить под боком от места сбыта, именно вблизи Владивостока. Наоборот, если бы они пожелали заняться ловом приблизительно там же, где работают охотско-камчатские промышленники, то их появление в этих водах, баснословно богатых рыбою, можно было бы лишь приветствовать. Теперь же работа траллеров сильно уменьшила сбыт охотско-камчатских товаров, прежде всего в местные войска».

Голосование промышленников по вопросу о расширении тралового промысла в прибрежных водах Дальнего Востока дало следующие результаты. «За желательность развития этого вида промысла подано 5 голосов... и против этого — 26 голосов». В последующие годы русские траулеры на Камчатке использовались как транспортные суда.

Отечественный траловый промысел в крупных масштабах начался в 1920 г. в водах Баренцева моря. Его вел флот, состоявший из бывших военных тральщиков. Самый большой из них имел длину 43 м. В конце 1920-х гг. траловая флотилия начала пополняться новыми судами длиной до 50 м и выше. Вначале это были траулеры зарубежной постройки, затем — отечественные, созданные в Ленинграде и Мурманске.

К началу 1930-х гг. был возрожден траловый лов на Дальнем Востоке. Здесь использовались суда импортной постройки. Одним из первых в середине 1929 г. во Владивосток пришел траулер «Баклан». Вначале промысел велся в рамках АКО, затем появился владивостокский Тралтрест. Устойчивую работу последнего наладить не удалось, и в 1934 г. он был закрыт «за неперспективность». Его суда были отданы другим организациям, в частности, они вновь вернулись в АКО, которое использовало их как транспорты. «К сожалению, рыбохозяйственные организации Дальнего Востока не уделили должного внимания организации глубоководного лова в своих водах, в результате чего часть судов была переброшена для работы в Баренцевом море».

22 декабря 1935 г. нарком пищевой промышленности СССР А. И. Микоян, выступавший на пленуме ЦК ВКП(б), заявил: «Рыболовство в открытом море раньше, в дореволюционной России, совершенно не было поставлено. Тихий океан, Баренцево море, моря на Севере и Востоке были целиком в руках иностранных промышленников. За годы революции нами создан траловый флот. 91 траулер теперь работает в морях, преимущественно в Баренцевом. . . Это новая техника, созданная нами заново. Она перевооружила рыбную промышленность. Этой техникой мы овладеваем, но еще не овладели до конца. Нельзя сегодня сказать, что все тральщики и краболовы дают столько рыбы и крабов, сколько они могли бы дать».

К началу войны передовые траулеры северного бассейна — «Киров», «Двина» — достигли годовых уловов 60 тыс. ц, «Москва» — 50 тыс. ц.

Вернемся к докладу К. К. Дексбаха. По его мнению, «существующие формы эксплуатации тральщиков на Камчатке нерациональны и должны быть в корне изменены. Траулер должен быть на лову в течение круглого года и не заниматься ничем посторонним (перевозкой грузов, пассажиров), и тогда при наличии существующей сырьевой базы он по улову может легко догнать лучшие мурманские траулеры. Если критически подойти к оценке существующего положения в Морлове, то надо сказать, что обстановка эта не допускает правильной эксплуата-

ции тралового флота, как из-за отсутствия необходимого берегового хозяйства, так и неуделения необходимого внимания вообще).

Для того чтобы упорядочить работу промысловых судов, требовалась развитая береговая база, позволявшая им подходить к причалу. Здесь траулеры сдавали бы улов и получали бы снабжение, воду, уголь. «На сегодня на Камчатке нет никакого берегового хозяйства по рациональному обслуживанию тралового флота. Так называемая база Моховая Морлова по своему профилю может быть отнесена к группе обычных рыбообрабатывающих баз любого комбината из-за отсутствия на ней того берегового хозяйства, которое входит в элементарное понятие рыбного порта. Нужны причалы для выгрузки рыбы, сортировочные склады, выгрузка должна быть механизирована на берегу, так как совершенно нецелесообразно использовать для этой цели мощную траловую лебедку. Кроме этого, порт должен иметь судоремонтную базу, тарный комбинат, транспортное хозяйство, топливную базу, базу снабжения льдом, складское хозяйство снабжения, для отдыха моряков специальный клуб».

Дексбах полагал, что те траулеры, которые имел Морлов, для Камчатки не подходили, являясь для местных условий слишком большими. «Исходя из близости нахождения промысловых банок от береговых предприятий, траловый лов более эффективно может быть обслужен в данных камчатских условиях судами более мелко-го тоннажа».

Все дело заключалось в технике дальнейшей обработки улова, основную часть которого составляла камбала. «Действительно, на всех мировых рынках, во всех странах-потребителях морской рыбы, камбалу потребляют исключительно или в охлажденном, или в мороженом видах. По заключению специалистов-технологов, камбала сохраняет вкусовые и пищевые качества только в свежем, охлажденном и мороженом виде. Если в настоящее время, в условиях военного времени, требования рынка несколько ослаблены, то это не дает права ослаблять работу по борьбе за повышение качества и расширение ассортимента продукции. Базируя свой траловый лов на камбале, зная, что камбала в соленом виде не идет на рынке, АКО не придавало серьезного значения этому вопросу».

Отсутствие рефрижераторных установок на траулерах и плавучих баз, на которые можно было бы сдавать улов, привело к тому, что при увеличении расстояния от места промысла до береговых рыбокомбинатов сортность сдаваемой рыбы «резко снижается от того, что фактически

никакой обработки рыбы не производится, все рассчитано на быструю сдачу на берег, и всякая задержка приводит к снижению сортности. Вместо борьбы за качество рыбы, выявления причин его ухудшения, АКО пошло по пути узаконения сдачи третьим сортом. Для объективности надо добавить, что команды траулеров бывают невиновны и происходит это от отсутствия надлежаще организованного берегового хозяйства».

Единственным документом, регламентировавшим порядок обработки улова на судах АКО, была «Временная памятка по замораживанию рыбы на траулерах». В ней указывалось, что «в зимнее время рыболовные траулеры должны лед брать непосредственно из ледяного поля, откуда накальваются большие крыги, которые поднимаются сетками на борт траулера. На борту лед должен дробиться с тем, чтобы куски его по диаметру не превышали 5 см. Дробленый лед лопатами по лотку направляется в отсеки трюма». При этом не учитывалось то, что траулеры должны были, находясь на промысле, ловить рыбу, а не заниматься самоснабжением. Обеспечение же их льдом с берега нормально налажено не было.

Улов из кутка трала выливался прямо в трюм без мойки и переборки. Различные размеры отдельных рыбин также способствовали снижению сортности. Перевозка навалом не обеспечивала сохранения равномерной температуры в массе рыбы, вызывала ее сдавливание и трение друг о друга при качке, повреждавшие сырец. Таким образом, сложившееся положение способствовало тому, что «рыба уже с первой же минуты подъема из воды обречена на снижение качества».

Попыткой дать новые указания по обработке рыбы стал приказ начальника АКО № 2 от 2 января 1944 г. Этот документ предписывал мыть камбалу и обваливать ее солью до спуска в трюм. Камбалу длиной более двадцати сантиметров следовало обезглавливать путем косого надреза головы, удалять внутренности, промывать и направлять тушку в посол. Часть последних уловов разрешалось сдавать на берег в охлажденном виде. Но и эти меры не могли дать хороших результатов.

«Надо изменить формы эксплуатации тральщиков, перестать смотреть на них как на транспортные, а увидеть в них “промысловые” со всеми вытекающими последствиями. В данное время на тральщике за качество рыбы отвечает формально один капитан, в остальном же царит полная обезличка, так как в составе команды нет ни одного специалиста по обработке рыбы. Простое сопоставление разбивки команды тральщика по специальностям на Мурмане и на Камчатке подтверждает это положение».

При почти равной численности экипажей (на Мурмане — 40, на Камчатке — 39 чел.), на судах северного бассейна находились девять специалистов по обработке рыбы, а на камчатских — всего один. «Один человек чисто физически не в состоянии обеспечить надлежащую уборку рыбы. Вместе с тем и сама структура зарплаты, построенная, в основном, на стимулировании вылова, не дает команде должной заинтересованности в организации борьбы за качество сдаваемой продукции».

Изменить ситуацию можно было лишь в случае реализации следующих мероприятий:

— организации снабжения траулеров всем необходимым на одном из комбинатов западного побережья, дабы избежать лишних заходов судов в Петропавловск;

— пересмотра штата команд, включения в них рыбообработчиков;

— изменения системы заработной платы;

— проведения опытных работ по разделке и обработке рыбы на борту судов, разработки соответствующих инструкций;

— внедрения круглогодичного снабжения судов льдом;

— запрещения укладки рыбы в трюмы навалом без мойки;

— организации выгрузки улова из трюмов при помощи ящиков, с непосредственной подачей его на берег в обработку для сокращения лишних перевозок и сохранения рыбы.

Высказанные на рыбацкой конференции предложения по совершенствованию организации тралового промысла, в частности, приведенные выше соображения К. К. Дексбаха, вскоре нашли отражение в приказе начальника АКО № 215 от 16 мая 1945 г. «О реализации решений первой инженерно-технической конференции работников рыбной промышленности Камчатского бассейна». В соответствии с ним, для улучшения качества продукции на траулерах Морлова вводились должности засольных мастеров. Отныне запрещалась погрузка рыбы в трюмы навалом без предварительной мойки и отсортировки прилова. Для предотвращения повреждения улова в трюмах стали применять горизонтальные переборки, а при разгрузке использовать остроплённые ящики или бабды.

Начальнику производственного отдела АКО Б. В. Крюгеру предписывалось в путину 1945 г. провести опытные работы на траулерах по разделке и обработке камбалы, разработать инструкции и снабдить ими Морлов и рыбокомбинаты. Отныне устанавливался «единый вид разделки для камбалы: удаление головы производить косым срезом с удалением части брюшка».

Итак, в конце войны перед камчатскими рыбаками встала задача повышения качества продукции. Решить ее удалось позднее, когда на промысловых судах получил широкое распространение новый способ обработки сырца путем его замораживания.

КАКОЙ ПАРОХОД ПЕРВЫМ ЗАШЕЛ В УСТЬЕ РЕКИ КАМЧАТКИ?

Громадное морское побережье Охотско-Камчатского края в конце XIX в. имело всего две морских пристани, возле которых могли швартоваться пароходы — в Петропавловске и Аяне. В остальных пунктах они обрабатывались так называемым «рейдовым» способом, при котором грузы и пассажиров вначале размещали на кунгасах, затем их буксировали к берегу паровым или моторным катером и там разгружали. Рейдовая выгрузка была невозможна при волнении моря свыше пяти баллов: в этом случае она нередко сопровождалась потерей грузов и гибелью людей. Ожидание же улучшения погоды в море зачастую сопровождалось значительными простоями судов.

Весьма сложным в навигационном отношении являлся рейд Усть-Камчатка, к началу XX в. приобретшего славу главного рыбного цеха полуострова. В баре реки Камчатки неоднократно происходили трагические случаи. Так, в 1883 г. здесь утонули командир и матрос со шхуны «Пурга», а в 1907 г. погиб весь экипаж парового катера «Котик».

Две крупных аварии произошли в 1919 г., причем одна из них унесла жизни 29 чел. Катер японской рыбопромышленной фирмы «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», буксировавший кунгас с рабочими, в устье реки Камчатки попал в буруны. Кунгас опрокинулся и накрыл людей, большая часть которых утонула. В начале июля также вблизи устья во время выгрузки парохода Добровольного флота «Эривань» произошла вторая авария. На моторном катере Первого камчатского общества потребителей находились 21 чел. Сильной волной его накренило, пассажиры, пытаясь выровнять крен, перевернулись в противоположную сторону, после чего следующей волной 15 чел. были опрокинуты в воду. Часть из них втащили обратно на катер, других подняли подоспевшие рыбаки. В результате этой аварии погибли шестеро корейских и китайских рабочих.

Подобные происшествия наблюдались и в последующие годы. По данным Камчатской комплексной экспедиции, работавшей в Усть-

Камчатске в 1936 г., в баре с 1931 по 1936 гг. погибли 50 чел., то есть, в среднем, здесь тонули по 8 чел. в год.

Одна из последних трагедий случилась 27 декабря 1998 г. В этот день перевернулась самоходная баржа, разгрузившая продовольствие и имущество с пограничного сторожевого корабля «Николай Старшинов». На ней погибли два офицера и семеро матросов. Тел утонувших найти так и не удалось.

Трудности преодоления бара подробно описывает купец первой гильдии надворный советник А. Ф. Филиппеус, в 70-х и 80-х гг. XIX в. занимавшийся снабжением пунктов Охотско-Камчатского края. «Снабжение Нижне-Камчатска сопряжено с большими трудностями и опасностями; течение реки Камчатки близ устья никогда не бывает менее четырех узлов, а после снежной зимы доходит до шести и семи узлов. Устье загорожено баром, и морская прибыль хотя несколько и спирает течение реки и углубляет фарватер на баре, но спор морской и речной воды почти постоянно производит страшную россыпь, через которую при малейшей морской зыби пройти невозможно. При благоприятных обстоятельствах на прибылой воде, судно, сидящее не более 8 футов, может войти в реку и подняться до селения, но как для входа, так и для выхода надо терпеливо выжидать стечения благоприятных обстоятельств, а эти обстоятельства, особенно для парусного судна, иногда заставляют себя ждать по несколько месяцев... Между тем, я никогда не форсирую, а спокойно на рейде выжидаю тихой погоды».

Предотвратить гибель людей и пропажу грузов, уменьшить простои судов можно было только одним способом — созданием в Усть-Камчатске морского порта. Эту идею высказывал еще в середине XIX в. первый камчатский губернатор В. С. Завойко. В то время реализовать ее помешала разразившаяся Крымская война, непосредственно задевшая полуостров своим огненным дыханием.

Последующие проекты обустройства усть-камчатского рейда относятся к начальному периоду развития рыбной промышленности в этом районе — первым десятилетиям XX в. В 1907 г. Г. А. Крамаренко, исследовавший рыбопромышленный потенциал Камчатки, рекомендовал «обратить внимание на устройство железнодорожного пути по западному побережью с выходом в Петропавловскую гавань, а также принять к сведению беспокойный рейд Усть-Камчатского залива и, если возможно, устроить и там нечто вроде мола». Он указывал, что «самая большая и самая богатая рыбой река — это на восточном побережье

река Камчатка, в среднем течении которой имеется даже хороший строевой лес, — но рейд ее невозможен». Однако в тот период до практической реализации подобных проектов дело не дошло.

В очередной раз этот вопрос поднимался в середине 1930-х гг. В это время в Усть-Камчатске действовали несколько рыбоконсервных заводов АКО. Эти предприятия нуждались в разрешении проблем, связанных со своевременным получением снабжения и особенно — с отгрузкой готовой продукции, которая нередко оставалась зимовать на заводах и промыслах. Как правило, ее доставляли на суда, стоявшие в Камчатском заливе, с берега на деревянных кунгасах, буксируемых катерами.

В 1928 г. в Усть-Камчатск поступили две американские железные баржи грузоподъемностью 95 т каждая, которые предполагали использовать для морской погрузки консервов на пароходы. Но баржи оказались для этого непригодны, так как были плоскодонными и громоздкими. Имеющиеся маломощные катера не могли без риска буксировать эти сооружения. В 1930 г. руководство рыбокомбината для продления навигационного периода высказывало пожелание иметь в своем распоряжении ледокольный катер с прочным стальным корпусом для работ в начале сезона в море и на реке, когда лед вызывал задержку разгрузки прибывающих пароходов.

Однако и это предложение являлось полумерой, не способной разрешить стоящую проблему. На повестку дня встала задача постройки в Усть-Камчатске полноценного морского порта. С этой целью в 1936 г. на полуостров решено было направить Камчатскую комплексную экспедицию. Ей предписывалось выполнить изыскательские работы и составить технико-экономические обоснования проектов создания новых гаваней. Экспедицию, разделенную на одиннадцать партий, организовал Народный комиссариат пищевой промышленности СССР.

11 апреля 1936 г. наркомат издал приказ, по которому экспедиции, возглавляемой Б. А. Бронштейном, следовало изучить и выбрать бухты на восточном побережье Камчатки для организации баз по концентрации рыбной продукции «из тяготеющих к ним рыбозаводов и обслуживания рыбопромыслового флота». Такие базы намечалось расположить в бухтах Южной Глубокой или Сибирь, лежащих в заливе Корфа; в районе Усть-Камчатска вблизи мыса Шуберта или озера Нерпичьего (для обслуживания Усть-Камчатского и Шубертовского рыбокомбинатов, Ключевского лесокомбината и населения долины реки Камчатки); и в Петропавловске.

11 июня 1936 г. нарком пищевой промышленности СССР А. И. Микоян известил Дальневосточный краевой комитет ВКП(б) о том, что «в целях усиления технической базы рыбной промышленности и установления перспектив ее развития на Дальнем Востоке мною посланы экспедиции в Приморье и на Камчатку. В числе задач, подлежащих решению экспедициями, входит выбор площадок для нового строительства. В этих целях мною организованы комиссии, в состав которых, помимо руководства трестов и экспедиций, прошу командировать Ваших представителей. Означенные комиссии на месте установят целесообразность выбора той или иной площадки».

Результатом работы Камчатской экспедиции стал проект портового строительства на сумму 96 млн руб., из которых на сооружения первой очереди предполагалось истратить 27. В названную сумму входили затраты и на создание порта в устье реки Камчатка.

В 1930-х гг. эти планы реализовать не удалось. Начавшаяся в 1941 г. Великая Отечественная война отложила их осуществление на еще более далекий период. Все усилия портостроителей в военные годы были направлены на возведение нового морского порта в Петропавловске и модернизацию уже существовавшего здесь портового хозяйства АКО. Порт в Усть-Камчатске появился только во второй половине 1950-х гг.

Пока же, при его отсутствии, большинство названных выше проблем можно было решить путем организации заходов в реку крупных морских судов, имевших значительную осадку. Первую попытку зайти в устье реки Камчатка 15 августа 1909 г. предпринял пароход Управления водных путей амурского бассейна. На нем находилась экспедиция под руководством П. Крынина. Вот как он описывал это событие. «“Владивосток” под командованием капитана Миловзорова осторожно и смело проходил бар, имея с обоих бортов лоты и футштоки и, встретив на нем 11 футов (1 фут равен 0,305 м — С. Г.), около восьми часов вечера, уже с темнотой, вошел в реку. Это был первый морской пароход, вошедший в реку Камчатку. На следующий день были произведены промеры реки в шлюпках, и к вечеру 16 августа “Владивосток” подошел к селению Усть-Камчатскому, где он произвел целую сенсацию: жители, собравшись на берегу, встретили пароход ружейными выстрелами-залпами — внешнее выражение камчадалов радости при встрече приезжающих; пристань была освещена, а в селеении устроено целое празднество».

Следует отметить, что «Владивосток» можно назвать «морским пароходом» лишь с большой натяжкой: это, по сути речное, судно имело

вместимость всего 156 регистровых тонн и машину мощностью 150 л. с., позволявшую развивать скорость хода всего 7 узлов. Его экипаж насчитывал вместе с составом экспедиции двадцать человек. «Владивосток» имел «обычную речную осадку» в 3,5—4 фута. В случае приема полных запасов топлива и воды для котла на 12 суток плавания, она увеличивалась до 6—7 футов, то есть до 1,83—2,13 м. С учетом расхода запасов на пути из Петропавловска до Усть-Камчатска, на который было затрачено трое суток (с 13 по 16 августа 1909 г.), можно считать, что осадка парохода в момент захода в реку была около 1,9 м.

В реке Камчатке в это время работал двухвинтовой паровой катер «Камчатка» с осадкой 2,5 фута (0,76 м), принадлежавший Камчатскому торгово-промышленному обществу. Им командовал механик И. П. Леппялото.

Проведенные экспедицией Крынина промеры глубин в баре реки дали результат около 11 футов, то есть 3,35 м. Эти данные ясно показывали, что заход в реку крупных морских пароходов был либо весьма рискован, либо просто невозможен из-за их большой осадки, которая, как правило, намного превышала четыре метра. Сведений о том, что в 1910-х — 1920-х гг. крупные морские суда входили в реку Камчатку, не выявлено.

В середине 1930-х гг. задача организации захода в реку стояла как перспективная. О ней упоминается в проекте АКО, касающемся сооружения двух небольших грузопассажирских судов прибрежного плавания, предназначенных для района Усть-Камчатска. 9 марта 1936 г. находившийся в Москве заместитель начальника АКО Г. Д. Торопов подал А. И. Микояну проект задания на их постройку.

Первое судно с чистой грузоподъемностью 700 т предназначалось для линии Петропавловск — Усть-Камчатск. Оно должно было иметь осадку около 3 м, позволявшую ему проникать в устье реки Камчатки, и «этим самым избежать простоев в ожидании хороших погод». Конструкция судна и его мореходные качества должны были удовлетворять условиям океанского плавания в любой сезон в условиях движения в битом льду и в пределах его кромки. Скорость его хода проектировалась в 11 узлов, запас топлива должен был позволять находиться в море двадцать суток, численность команды определялась в 27 чел., пассажиров — в 12.

Второе судно, предназначенное для этого же района, должно было иметь большие размеры (чистая грузоподъемность 1 000 т, осадка 4,2 м, количество пассажиров — не менее 20 чел.). На обоих судах предусматривались по два самоходных кунгаса вместимостью по 10 т и

один катер для их буксировки с мотором мощностью 25 л. с. Этими средствами они могли проводить самостоятельную разгрузку.

Указанные суда не были построены по экономическим причинам.

Первые реальные попытки захода в реку с моря были предприняты в конце 1930-х гг. Одна из них, датируемая летом или осенью 1938 г., принадлежит экипажу буксира-спасателя «Кит». Вот как об этом в письме, адресованном ветерану флота Т. М. Кривоногову, вспоминал один из старейших камчатских капитанов А. А. Гринько.

«По поводу промеров глубин на подходе и в устье реки Камчатки уточню: глубины я промерял еще раньше, когда был старпомом на буксире “Кит” (потом погибшем). Мы часто околачивались на рейде Усть-Камчатска, и мне это надоело, так как туда ходили часто и много теряли времени на непроизводительные стоянки и, естественно, планы не выполняли. Глубины были нанесены на кальку в довольно крупном масштабе, причем и в прилив, и в отлив. Брали также и пробы солености верхнего слоя воды. Оказалось, что в отлив, невдалеке от устья, слой пресной воды бывает даже больше фута и, поддерживая храповик шланга на такой глубине, вполне можно бункероваться (брать на борт запасы пресной воды — С. Г.), что мы и делали. Копия кальки пошла в контору, и кто хотел, мог воспользоваться. Осенью я был переведен на другое судно, а “Кит” в первый же рейс погиб».

Здесь следует заметить, что буксир-спасатель «Кит» был значительно крупнее крынинского «Владивостока»: в грузу он имел осадку носом и кормой, соответственно, 3,8 и 4,2 м.

Далее А. А. Гринько вспоминает: «Сам я результатами промеров так и не воспользовался, а вот Козырев, видимо, о промерах знал и осуществил заход, причем довольно удачно. Я с ним на эту тему не беседовал, хотя и встречался во Владивостоке». Здесь рассказчик имел в виду капитана Камчатрыбфлота Г. А. Козырева, под командованием которого в реку Камчатку 22 августа 1946 г. зашел пароход «Якут».

Можно предположить, что с 1938 по 1946 г. предпринимались и другие попытки проникнуть в реку с моря на относительно крупных судах. Одна из них, показавшая такую принципиальную возможность, состоялась в первых числах октября 1945 г. Этот удачный опыт выполнил паровой траулер Морлова АКО «Топорок» под командованием капитана В. М. Неклюдова.

Вот как он описывался в газетной заметке «Смелый рейс опытного капитана». «Кто хоть раз побывал в Усть-Камчатском заливе, тот знает,

как зачастую трудно здесь разгружать пароходы. Чуть подует ветер — начинается зыбь, образуется сильный накат, огромные бары перекачиваются через устье реки. В такое время нельзя работать. Бесцельно простаивают пароходы, стоят станки консервных заводов, нуждающиеся в срочном путинном грузе.

— Как избежать простоя? Нельзя ли судну войти в реку и пристать к берегу? — этот вопрос давно уже волновал капитана тральщика “Топорок” товарища Неклюдова. Опытный моряк знал коварное свойство камчатских рек — менять фарватер после каждого шторма.

Как-то будучи в Усть-Камчатске, капитан разговорился о возможности захода тральщика в реку с директором базы технического снабжения товарищем Лазуренко и руководителем морских сплотов леса товарищем Милютинным. Они уверяли, что в течение всего года река Камчатка ведет себя благонаравно: фарватера не меняет, его глубина держится без заметных колебаний в сторону обмеления.

У капитана возник смелый план, который и был осуществлен в первых числах октября. В этот день стоявшие на рейде суда не разгрузились из-за сильной зыби. Воспользовавшись свободным временем, товарищ Неклюдов вместе с боцманом товарищем Тулапиным направился на катере в реку. Он обследовал отмели, собственноручно замерял глубины. Результаты превзошли все ожидания.

Капитан вернулся на судно. Он вызвал старшего механика товарища Анкур и дал ему задание: любыми средствами обеспечить работу машины от “самого малого” до “самого полного”. В каюту капитана пришел лучший рулевой судна товарищ Закиров. Он также получил наказ четко и быстро работать у штурвала.

— Вира якорь! — раздалась команда.

Тральщик плавно развил ход и, проскочив устье, через четверть часа уже стоял в реке у пристани. Это были напряженные минуты. Когда очередным валом забрасывало корму, надо было резко переключать руль. С этим рулевой справился. Вся команда постаралась помочь капитану осуществить смелый замысел. Через два с половиной дня, разгрузив горючее, судно приняло полный груз клепки и вышло в море».

Траулер «Топорок» по размерам (водоизмещение 1 200 т, осадка в грузу 4,5 м) был сопоставим с «Китом», но он так же существенно уступал грузовым морским парходам, которыми располагало ДВГМП и транспортный флот наследника АКО — Главкамчатрыбпрома.

Итак, теперь оставалось ввести в реку крупный пароход. Им и стал уже известный «Якут» под командованием Г. А. Козырева. Этот

сухогруз одним из первых вошел в состав морского флота АКО: его приобрели в США в 1929 г. Он был построен в 1919 г. в Детройте. Водоизмещение «Якута» составляло 4 400 т, чистая грузоподъемность — 3 100 т. Это было достаточно большое судно длиной 87,37, шириной 13,31 и осадкой в полном грузу 7,31 м.

События разворачивались следующим образом. «Последний рейс парохода “Якут” был особенно сложный. Придя в Усть-Камчатск с грузом угля, судно шесть дней простояло на рейде, не имея возможности приступить к погрузо-разгрузочным работам — мешала штормовая погода. Этим рейсом команда завершала кварталный и годовой план... 22 августа собралось совещание комсостава. Капитан Козырев принял решение: войти в устье реки Камчатки и там провести погрузку. До “Якута” еще ни один морской пароход не отважился войти в реку с быстрым течением и узким фарватером. Приняты меры предосторожности. Старший помощник Бурлуцкий сделал промеры глубины устья, ему помогал матрос 1-го класса Ступак. Тщательные промеры показали, что судно хотя и с некоторым риском, но вполне сможет войти в устье реки.

К речному причалу из-за малой глубины не подошли, ошвартовались посреди реки, выгрузили уголь, взяли клепку, пассажиров и сигару. По выходе из реки “Якут” сел на мель, но дно оказалось илистое, повреждений нет. Следующий прилив снял “Якут” с мели».

Итак, на вопрос, поставленный в заглавии, теперь можно ответить следующим образом: первым крупным морским судном, сумевшим зайти в реку Камчатку, стал пароход «Якут», принадлежавший Управлению транспортного флота Главкамчатрыбпрома.

Во второй половине 1950-х гг. многократно поднимавшиеся предложения о создании в Усть-Камчатске морского порта были окончательно разрешены. Проведенные гидротехнические работы позволили побороть своенравный характер реки и открыли дорогу в нее для морских судов различных назначений.