

ТРИ ПОСЛЕВОЕННЫХ ГОДА КАМЧАТРЫБФЛОТА

4 октября 1945 г. Акционерное Камчатское общество, в состав которого входил собственный морской транспортный флот (АКОфлот) было реорганизовано в Камчатский государственный рыбопромышленный трест (КГРТ) [1, л. 1—2]. Теперь АКОфлот стал именоваться «Управлением транспортного флота КГРТ», сокращенно «Камчатрыбфлот» или КРФ.

10 июня 1946 г., после очередного преобразования органов управления рыбной промышленности на Камчатке, КРФ перешел в подчинение Главкамчатрыбпрому (ГКРП) [2, л. 249]. КРФ по роду деятельности и поставленными перед ним задачами был вспомогательным обслуживающим производством ГКРП. Его основной задачей являлось обеспечение грузоперевозок из Петропавловска, Усть-Камчатска, Корфских угольных копей по побережью Камчатки, то есть работа в малом каботаже, в пределах вод, омывающих полуостров.

Ниже охарактеризованы особенности работы единственного тогда на Камчатке судоходного предприятия на протяжении 1946—1948 гг.

1946

5 марта при входе в Авачинскую губу во льду толщиной до 12 см пароход «Ительмен» получил пробоину в правом борту в трюме № 1 выше ватерлинии площадью более одного квадратного метра. В форпике треснул стальной лист обшивки. Судно имело продольную систему набора корпуса со шпациями, отстоявшими между собой более чем на два метра. Пробоину заварили электросваркой на Петропавловской судоремонтной верфи (ПСРВ). После ремонта, когда судно отошло от причала верфи и следовало во льду за ледаколом в бухте Раковая, только что наложенные швы лопнули. Общій убыток от двух этих ледовых происшествий составил 40 625 руб. Вины капитана в аварии при её расследовании не нашли [3, л. 156].

7 марта у парохода «Анатолий Серов», посланного в бухту Тарья для вывода оттуда застрявших во льду баржи с углем и траулера Морлова «Восток», оторвало перо руля и сломало концы двух лопастей гребного винта. В аварийном ремонте судно находилось 20 суток. Убыток от этого происшествия составил 22 666 руб. [4, л. 3]. Его причиной стало непродуманное распоряжение заме-

стителя начальника ГКРП, заставившего капитана пробиваться во льдах к месту получения топлива, отсутствовавшего в это время в Петропавловске [5, л. 99].

30 апреля лесовоз «Коккинаки» при выходе из Петропавловска в Усть-Камчатск согнул во льду Авачинской губы лопасти гребного винта. В течение последующей навигации судно плавало с повреждёнными лопастями. Винт заменили на ПСРВ только 4 февраля 1947 г. [6, л. 58].

Май. Управление КРФ переехало из так называемого «АКО-града» (с ул. Микояновской, ныне Ленинградской) на ул. Партизанскую, 7, на первый этаж деревянного здания Камчатского отделения ТИНРО. Эти помещения освободились после того, как размещавшийся здесь с 1942 г. Петропавловский морской рыбопромышленный техникум перебрался в завершённую строительством первую очередь нового здания на ул. Микояновской, 27 (ныне его занимает Камчатский политехникум).

4 июля пароход «Щорс» (капитан А. А. Гринько) намеревался выйти из Петропавловска. От пирса его отводили два катера: «Мюд» и «Ост», которые на буксире развернули пароход на рейд. Под действием сильного ветра нос парохода начало наваливать на берег. Капитан отдал команду на катера принять с бака буксир и вести пароход на фарватер. С бака «Щорса» подали стальной трос и закрепили его за гак «Мюда». «Ост» взял «Мюд» на буксир, и таким образом пароход вывели на фарватер. Здесь капитан, не дав своевременно ослабить трос на «Мюде», чтобы его можно было отдать, не предупредив старшин катеров, дал команду «Полный вперед». Пароход обогнал катера и потащил их за собой. Катера накренились и стали принимать воду на палубу и в машинное отделение. Из-за крена с палубы «Мюда» упал за борт матрос, который спасся сам. Помощник моториста Новокрепцов выскочил из машинного отделения, выпал за борт и утонул. Капитан Гринько отдан под следствие и осуждён на три года лишения свободы в исправительно-трудовых лагерях за «преступную халатность» [7, л. 15].

16 июля в Петропавловск пришел пароход «Ительмен», прибуксировавший три деревянные шхуны водоизмещением по 700 т с грузоподъёмностью 290 т каждая. Их ещё до войны построил для АКО сахалинский Пограничный лесной комбинат. Война помешала своевременно доставить суда на Камчатку, и они пять лет находились на берегу. В 1946 г. их решили спустить на воду. Рассматривалось несколько вариантов спуска, наиболее удачный

из которых предложил инженер верфи В. В. Гриб. Подготовительные работы продолжались до 20 июня. Спуск при помощи траулера Морлова «Топорок» завершился 5 июля. В тот же день к вечеру разыгрался шторм. Высота волн достигала трёх метров. Шхуны прекрасно выдержали штормовую погоду. 9 июля их взял на буксир подошедший «Ительмен». Шхуны предполагалось достроить на ПСРВ. Здесь на них должны были установить двигатели, отделать каюты, надстройки, установить рулевое устройство, оснастить парусами. Готовые суда намеревались использовать для ближнего каботажного плавания — как средство связи с комбина-тами побережья и переброски на них небольшого количества груза [8, № 161]. Однако задуманное осуществить не удалось: достроить шхуны не смогли, и в конце 1940-х гг. их списали на слом.

15 августа «Ительмен» в Охотском море на рейде Крутого-ровского рыбокомбината потерял становой якорь и часть якор-ной цепи. «Расследованием установлено, что пароход стоял на якоре без буйка, несмотря на неоднократные предупреждения при-казами по ГКРП об обязательности привязывания к якорю буй-ка. Отсутствие у якоря буйка лишило экипаж судна возможнос-ти отыскать и поднять с грунта якорь после обрыва якорной цепи и тем самым избежать убытков Государству» [9, л. 205].

22 августа в реку Камчатку впервые вошёл крупный морской пароход. Им стал «Якут». В середине августа он прибыл на рейд Усть-Камчатска с грузом угля. Непогода шесть суток не давала возможности начать рейдовую разгрузку судна. «Якутяне» славно поработали в текущую навигацию — этим рейсом они завершали выполнение своего годового плана. Вынужденное безделье ввиду длительного простоя подсказало молодому капитану Г. А. Козы-реву дерзкую мысль: попытаться войти в устье реки Камчатки с быстрым течением и узким фарватером и разгрузить пароход у речного причала. Сопределение комсостава одобрило это решение. Тщательно проведенные старшим помощником капитана Н. А. Бур-луцким и матросом 1-го класса И. П. Ступаком промеры глуби-ны устья показали, что судно, хотя и некоторым риском, но впол-не может войти в реку. Расчёт полностью оправдался. Пароход благополучно сделал это, но не смог из-за малой глубины прибли-зиться к причалу. Уголь выгрузили, приняли бочечную клепку, пассажиров и взяли на буксир плот-сигару. Во время выхода из реки «Якут» зацепил илистое дно, не получив при этом повреж-дений. Наступивший прилив снял пароход с мели, и он благопо-лучно последовал в море [8, № 201].

28 ноября на подсобном хозяйстве сгорел свинарник со всеми находившимися в нём животными. Убыток оценен в 252 677 руб. 46 коп. [3, л. 156].

9 декабря пароход «Чапаев», шедший из залива Посыет в Японское море, в районе бухты Ольга в открытом море попал в жестокий шторм. Судно принимало на полубак и носовую палубу огромные волны. Одна из них разорвала якорный канат, в результате чего в воду ушел якорь и пять с половиной цепных смычек [3, л. 156].

В 1946 г. КРФ возглавляли: начальник П. Д. Киселёв, главный инженер Н. А. Цимбал, начальник эксплуатации Г. А. Конторович.

На чёрных трубах пароходов КРФ появились новые марки. На расстоянии половины диаметра трубы от её верхней оконечности наносилась белая полоса. На ней с обоих бортов чёрными полосами изображались ромбы, внутри которых на белом фоне вписывались чёрные же буквы «КРФ».

К началу 1946 г. в распоряжении флота имелось 15 крупных судов: пароходы «Орочон», «Ительмен», «Сима», «Чавыча», «Эскимос», «Якут», «Чапаев», «Щорс», «Анатолий Серов», «Коккинаки», «Кура», «Терек», «Шелонь», танкер «Максим Горький», буксир «Кашалот». Одно из них — «Шелонь» — не эксплуатировалось после тяжёлой аварии с 1944 г. Оно стояло полузатопленным в порту Советская Гавань в ожидании ремонта. Построенная в 1918 г. «Шелонь» ещё в 1944 г. лежала в воде по главную палубу ввиду невозможности поддержания плавучести. Только стоянка в доке, по оценке специалистов, могла занять год и обошлась бы флоту в 4 млн руб. Стоимость же полного ремонта судна определялась в 15 млн руб. При таком раскладе начальник флота П. Д. Киселёв считал нецелесообразным восстановление малотоннажного парохода, пребывавшего около двух лет под водой [3, л. 168].

Ремонт «Шелони» начался в июле 1946 г. по особому решению Совета Министров СССР. Работы завершились в 1947 г., после чего пароход из «системы» рыбной промышленности передали Министерству строительства военных и военно-морских предприятий СССР. Тем самым его исключили из состава КРФ, в котором судно числилось три года, принося лишь одни убытки и не принимая участия в грузоперевозках [6, л. 12].

Единственный буксир КРФ «Кашалот» с паровой машиной мощностью 1 000 л. с., имевший деревянный корпус, мог плавать только летом. Его предполагалось использовать для доставки морских плотов-«сигар» из Усть-Камчатска в Петропавловск. Крупными недостатками буксира, построенного в США в 1944 г.,

являлись: малые запас бункера и воды, не позволявшие совершать большие переходы, отсутствие буксирной лебедки, ненадёжные питательные средства единственного парового котла. Водотрубный котёл системы «Бабкок-Вилькокс», топившийся углём, как считалось, не «обеспечивал бесперебойную работу судна». За год эксплуатации в нём вышли из строя шесть труб «по причине появления сквозных свищей» [3, л. 168].

Справедливости ради следует отметить, что котла подобной системы флот раньше не имел, отсутствовал и опыт эксплуатации подобной техники. Этот котёл был гораздо более сложным и чувствительным к качеству питательной воды, чем привычные оборотные огнетрубные, стоявшие на остальных пароходах. Вполне возможно, что быстрому выходу котла из строя способствовало вовсе не низкое качество его изготовления в США, как указано, словно в собственное оправдание, во многих документах, а простое несоблюдение правил технической эксплуатации.

Ещё три парохода стояли в ремонте. С учётом этого предполагалось, что весной 1946 г. будут работать десять судов. Они должны были обеспечить во втором квартале 1946 г. перевозку 55,5 тыс. т грузов при вдвое больших потребностях [10, л. 46]. Общая грузоподъёмность транспортных судов составляла 38 518 т.

К началу марта 1946 г. флот, от которого во многом зависела судьба предстоящей путины, что называется, «сидел на мели»: половина его судов уже вышла или находилась на грани выхода из строя, значительная часть нуждалась в серьёзном ремонте. Об этом крайне неблагоприятном положении было хорошо известно руководству ГКРП. Но оно требовало от команд судов немедленного выхода в рейс, нисколько не интересуясь, возможно ли это сделать. Во время недавней Отечественной войны суда эксплуатировались на износ. Их ремонт на ПСРВ обычно сводился к мелким работам, например, постановке на течи цементных ящичков. Тогда это считалось оправданным: перед флотом стояла важная задача — перевезти как можно больше груза. Казалось бы, что после войны следует серьёзно подумать о ремонте судов, о приведении их в порядок. Но на деле этим пока никто не занимался. Привычным образом на КРФ решили увеличить нагрузку, а средства, необходимые на его восстановление, значительно уменьшить.

Главный инженер КРФ Н. А. Цимбал сетовал, что флот получил график ремонта, в который не вошли пароходы «Орочон» и «Чапаев». На запрос: почему, последовал ответ: «Пароход “Орочон” не включён в график потому, что он нуждается только в докова-

нии. Кроме того, отсутствуют производственные возможности». Пароход вычеркнули из графика потому, что он требовал только докования, как будто бы оно не являлось ремонтом. Зато в график вписали «Терек», требовавший большой объём работ, чем «Орочон». Что же касается производственных возможностей ПСРВ, то они действительно были ограничены. Верфи не хватало листовой стали для починки корпусов, дымогарных труб для котлов, заклепок, изоляции. Она не могла освоить выпуск прокладок для горловин котлов «Бабкок-Вилькокк». А это были самые «больные места»: клёпаные корпуса и котлы силами экипажей ремонтировать было невозможно [8, л. 46].

Из-за недостатка материалов верфь применяла «методы, обеспечивающие кратковременную эксплуатацию». Отдельные цехи, в частности, литейный, выпускали много брака, нередко всё это сопровождалось скверной организацией труда и штурмовщиной. Примером «безответственности и бесконтрольности руководящих работников» верфи назывался затянувшийся ремонт брашпиля и донки «Эскимоса». ПСРВ категорически отказалась выполнить заказ по требованиям флота и применила собственный «скорый» метод работ. В результате этого механизмы сразу после испытаний перестали действовать, и им вновь потребовался ремонт.

ПСРВ, по мнению П. Д. Киселёва, могла бы обеспечить ремонт и доковые работы, если бы не отвлекалась заказами «сторонних» организаций и работала в три смены. При этом единственный на Камчатке док тоже следовало перевести на круглосуточную работу. Так, в 1946 г. при плане ремонта судов Министерства морского флота (ММФ) СССР на 1,5 млн руб., только за девять месяцев верфь выполнила работ на 3,13 млн руб. Услуг «сторонним» организациям при плане 715 тыс. руб. за это время оказано на 3,143 млн. Судоремонт же для ГКРП при плане 7,6 млн руб. был сделан на 4,44 млн. Поэтому-то и затянулись работы на «Куре» на двенадцать, а на «Орочоне» — на десять месяцев. «Терек» только в ожидании их начала простоял полгода. Док же работал в одну смену с загрузкой не более 50 %, причём из девяти месяцев три его занимали суда ММФ и Дальстроя [11, л. 54].

«Территориальное расположение ПСРВ и порта сильно отражается на техническом состоянии флота и порождает простои судов по техническим неполадкам. Завод от порта расположен в 6—6,5 милях. Связь водным путём с мая по декабрь. Остальное время бухта Раковая покрывается льдом метровой толщины, и проход судам возможен только с помощью ледокола, которого в Петропавловске

нет. Связь с заводом сухопутным путём осуществляется нормально всеми видами транспорта с половины июня до декабря, остальное время сообщение затруднено или совершенно невозможно из-за снежных заносов и разрывов дорог. Кроме того, не всякую деталь можно доставить на завод из порта. Завод не в состоянии выполнить большое количество мелких заказов флота» [12, л. 42].

Капитальный, текущий и аварийный ремонт судов проводился, как и ранее, не только на ПСРВ, но и во Владивостоке. В 1946 г. появилась новая, как тогда говорили, «внешняя», база ремонта — китайский порт Дальний (Дайрен). Качество работ на всех этих базах нередко оказывалось неудовлетворительным. Так, «Эскимос» простоял в междурейсовом ремонте в Петропавловске с 3 мая по 18 июня 1946 г., то есть 45 дней, затратив 97 тыс. руб., после чего часть работ пришлось переделывать в рейсе силами экипажа. «Чавыча» пребывала во Владивостоке зимой 1946 г., требуемых работ не получила и летом была отбуксирована в Дальний, где простояла до конца года. Весной 1947 г. «Чавыча» вернулась в Петропавловск, но нормально действовать не могла: её котлы требовали замены жаровых труб. Затраты на ремонт этого судна превысили 4 млн руб.

«Чавыча» ремонтировалась в Дальнем 132 дня. «По затратам времени и средств нужно было считать, что это капремонт. Однако по объему и качеству этот ремонт можно считать только текущим. По существу, он состоял только из обивки ржавчины корпуса, постановке заплат на электросварке, переборке и замены мелких деталей. На “Чавыче” были капитально отремонтированы котлы, однако этот ремонт был сведён к нулю, так как не были выполнены требования Регистра в части ремонта жаровых труб. Немедленно после прихода в Петропавловск потребовался значительный ремонт — в жаровой трубе правого котла появилась трещина. Техническое состояние судна фактически осталось таким же, как и до ремонта. В результате этого инспекция Регистра выдала с большой натяжкой разрешение на плавание только на один месяц. Высокая стоимость ремонта объясняется отсутствием материалов на заводе, их дороговизной и отсутствием контроля за ремонтом со стороны представителей министерства в Дальнем, а также отсутствием контроля за расходом государственных средств» [11, л. 5].

Флот во многом работал только благодаря энтузиазму экипажей судов. Танкер «Максим Горький» исправлялся преимущественно на ходу, в портах он стоял мало. Пароход «Коккинаки»

отличался отличным содержанием механизмов лишь благодаря энергии и умению моряков. «Терек», несмотря на низкое техническое состояние всего судна, выполнил три важных рейса Петропавловск — Сахалин. «Якут», невзирая на неисправные котлы и вспомогательные механизмы, бесперебойно проработал всю навигацию. В портах он почти не ремонтировался [3, л. 20].

Жизнь показывала, что КРФ нуждается в собственной судоремонтной мастерской в Петропавловске. Здесь во время грузовых операций и бункеровки суда могли бы произвести мелкие работы (токарно-слесарные, фрезерные, сварочные), разгрузив этим ПСРВ от неплановых заказов. Наиболее удобным местом для постройки мастерской являлись мыс Сигнальный, Озерная коса или район Култучного озера. Для оборудования такого предприятия требовались по четыре токарных и сверлильных, по одному фрезерному и поперечно-строгальному станку, ножовочная пила, точило, электро- и газосварочный аппараты, разметочная плита, кузнечный горн и четверо тисков, а также три столярных верстака [12, л. 42].

О создании мастерской управление КРФ на протяжении ряда лет настаивало перед ГКРП и Министерством рыбной промышленности (МРП) СССР. Приказ МРП об этом состоялся в 1946 г. Но до конца года, «несмотря на это... к проектированию мастерских Главк еще не приступил и, видимо, большого желания не имеет» [11, л. 54]. В идеале флоту требовалась ещё одна подобная мастерская во Владивостоке. По словам начальника эксплуатации Г. А. Конторовича, без них «восстановление флота и его нормальная эксплуатация невозможны» [3, л. 23].

Плановая потребность в плавсоставе на 1 января 1947 г. оценивалась в 641 чел. для уже имеющихся судов, ещё 234 моряка следовало направить на обещанные поставкой в течение 1947 г. девять новых. На деле трудились всего 608 чел. Зимой 1947 г. на курсах во Владивостоке и Петропавловске обучались 23 судоводителя, девять механиков и один радист. Недостающих 234 моряка намеревались пригласить, заключая договоры с членами команд перегоняемых судов. Правда, по словам П. Д. Киселёва, это могло привести «к ещё более худшему положению бытовых условий» [12, л. 35].

А бытовые условия были и так очень скверными. К началу 1946 г. КРФ располагал всего 157 кв. м жилья. Еще 251 «квадратов» имелось в нежилом помещении. За год флот построил засыпной восьмиквартирный дом и приобрел три деревянных частных домика. На это израсходовали 865,6 тыс. руб. Теперь жилая

площадь выросла на 327,6 кв. м. На них размещались 65 чел., на каждого из которых приходилось по пять «метров». Это оказалось даже больше действовавшей в то время минимальной нормы, исчислявшейся в четыре «метра» на человека. Нежилое помещение приспособили под общежитие, в котором разместили 89 чел. (здесь на каждого приходилось по 2,8 кв. м). Всего же флот имел 578 кв. м жилья (по 3,7 на одного обитателя). Помимо собственного жилья, работники КРФ ютились в помещениях коммунального хозяйства ГКРП, а около 500 чел. занимали жилфонды других организаций [3, л. 4].

Как видно, КРФ мог обеспечить лишь треть личного состава при очень низкой средней площади на одного человека. Областные контрольные органы полагали, что руководство флота «мало проявляет настойчивости о расширении строительства нового жилого фонда. Об этом свидетельствует тот факт, что в годовом отчете в объяснительной записке никаких требований к Главку не выставлено». Здесь же ему предлагалось «добиться перед руководством Главка нового жилищного строительства до полного удовлетворения своих потребностей, хотя бы по минимальной норме в четыре квадратных метра» [3, л. 5]. Но на ближайшие годы это осталось лишь пожеланием. Убытки на содержание жилья составили 63 тыс. руб. Квартплаты с жильцов за год собрали 5 тыс. руб.

В состав КРФ также входили сельскохозяйственная ферма, расположенная на 14-м км Елизовского шоссе, и морское агентство во Владивостоке [3, л. 9].

План КРФ на 1946 г. включал перевозку 173 000 т и доставку 7 000 куб. м леса в «сигарах». На деле удалось перебросить 161 505 т, то есть 89,7 % задания. Лучшие показатели выполнения плана продемонстрировали пароходы «Терек» — 190,4 %, «Якут» — 156,5 %, «Эскимос» — 147,4 %, «Ительмен» — 127,3 % и танкер «Максим Горький» — 163,2 %. Пароход «Щорс» выполнил задание на 100,7 %, остальные суда с ним не справились. Коэффициент грузоподъемности судов вырос с 0,839 в 1945 г. до 0,856 в 1946 г. Средняя продолжительность рейса в 1946 г. составила 41,3 суток вместо 51,3 прошлогодних [3, л. 19].

Несмотря на общее невыполнение плана, отдельные экипажи показали отличные результаты. Три судна получили премии за победу во Всесоюзном социалистическом соревновании: «Якут» — 17 000, «Ительмен» — 19 700, «Терек» — 15 500 руб. Часть этих

денег потратили на, как тогда говорили, «культурно-бытовые нужды» моряков [12, л. 37].

Вот как проходил один из рейсов «Щорса», объявленный «стахановским». Пароход в начале июня снялся с грузом и пассажирами на Восточную Камчатку. Прибыв в Усть-Камчатск, он начал разгрузку силами экипажа и завершил её почти на сутки раньше намеченного. В Усть-Камчатске «Щорс» взял на буксир «сигару» для Хайлюлинского рыбокомбината. На переходе задул сильный ветер, поднявший большую волну. Крепления «сигары» ослабли, это угрожало её потерей. Непокойной ночью, не считаясь с риском, матросы под руководством старшего помощника капитана Бережкова и боцмана Медведева выехали на шлюпках к «сигаре» и с большими усилиями закрепили её. Лес удалось сохранить и доставить к месту назначения. В Оссорском рыбокомбинате моряки разгрузили за 16 часов 400 т, выполнив нормы на 260 %. Здесь вновь отличились старпом Бережков и боцман Медведев, отлично поработали плотник Власов, матросы Крылов, Лисица и Мазуров.

Перевыполнению рейсовых заданий способствовало хорошо налаженное соревнование. Палубная команда «Щорса» состязалась не только с командами других пароходов, но и со своей машинной. Во время напряженных грузовых работ соревновались вахты, отдельные моряки принимали индивидуальные обязательства. Результаты соревнования отражали стенная газета, «Боевые листки», плакаты-«молнии». Они заносились и на доску показателей. На судне имелась красиво оформленная Книга почёта, в которую по решению общего собрания экипажа заносили лучших моряков [8, № 178].

В 1946 г. бюджет времени КРФ распределялся следующим образом: полезное эксплуатационное — 51,6, непроизводительные простои — 28,3, простои по метеорологическим причинам — 20,1 %. Непроизводительно флот потерял 929 судосуток. Это объяснялось недостаточными мерами, принимаемыми по борьбе с простоями, отсутствием условий «к возможностям наилучшего использования тоннажа, что могло бы дать дополнительно до 50 000 т грузоперевозок».

Работа КРФ имела ряд особенностей и резко отличалась от системы эксплуатации судов ММФ СССР. Суда КРФ, как правило, использовались без учёта навигационной обстановки на побережье Камчатки, вследствие чего много простаивали из-за непогоды или тяжёлой ледовой обстановки.

На западном берегу Камчатки благоприятное для нахождения там судов время приходилось на период с 15 января по 15 марта

и с 1 июня по 20 сентября. Как показывала практика, до 15 августа рыбокомбинаты не имели возможности обрабатывать суда из-за путины. Таким образом, рабочее время на западном побережье составляло всего три месяца. Такое же положение складывалось и на восточном берегу: благоприятным периодом являлось время с 1 октября по 1 декабря, а в северных районах (от мыса Олюторского до бухты Провидения) — с 1 июля по 1 сентября. В такие сжатые сроки комбинаты не могли переработать весь поток адресованных им грузов из-за недостатка плавсредств, рабочей силы и отсутствия механизации. Но содержать на этих предприятиях грузовые плавсредства и специальных людей для обработки крупных пароходов ММФ вследствие сезонности работы было нерентабельно. Поэтому такое положение и «исправлялось» КРФ, вынужденным отправлять свои суда в неблагоприятные погоды с тем, чтобы всё-таки обеспечить комбинаты необходимым. А ведь это время, опасное для плавания, можно было использовать для ремонта судов.

Всю осень и зиму 1946 г. плавали пароходы «Щорс», «Анатоль Серов», «Коккинаки», танкер «Максим Горький». Они сожгли большое количество топлива, проделав мизерную работу, и почти весь груз привезли обратно в Петропавловск. Их удалось разгрузить только в январе и феврале 1947 г., когда наступило благоприятное время для навигации.

Ненормальность этого положения видна на примере работы «Якута». В начале сентября 1946 г., когда вывозилась рыбная продукция, и в каждом комбинате стояли несколько судов, ГКРП решил послать его с полным грузом бочечной клёпки на западное побережье. Ни один здешний комбинат не принял судно. Только после месячной стояки, израсходовав 700 т угля и выгрузив всего 600 т клёпки, пароход вернулся с грузом в Петропавловск. В октябре тот же «Якут» направили порожняком на Южный Сахалин за углём. К его приходу на копи наряд на уголь не был оформлен. Пока шли переговоры, судно простояло два с лишним месяца и, наконец, доставило в Петропавловск 2 000 т товарного топлива. Таким образом, за четыре месяца пароход сделал два рейса, сжёг 2 400 т угля, израсходовал на зарплату экипажу 200 тыс. руб., а полезного груза перевез лишь 2 600 т. В результате каждая его тонна обошлась государству в немалую сумму. Неправильная эксплуатация судна привела к тому, что «Якут», выполнивший годовой план на 153 %, принёс в то же время 330 тыс. руб. убытка.

Запланированные ранее маршруты плаваний судов нередко изменялись, нарушая работу флота. Вот пример этого. В начале октября 1946 г. лесовоз «Коккинаки» телеграфным приказом МРП СССР был поставлен на Сахалине на погрузку леса для Камчатки. 15 октября распоряжением заместителя министра судно немедленно переадресовывалось под погрузку леса для Курильского рыбтреста.

На сообщение ГКРП о том, что «Коккинаки» должен завезти лес на Камчатку, заместитель министра 24 октября вторично подтвердил своё распоряжение. 27 октября пришло дополнительное указание другого заместителя министра: принять для Курильского треста 500 т овощей. 29 октября теперь уже сам министр указал, что лес на Курилы будет возить пароход «Петропавловск». В итоге были выполнены распоряжения заместителей министра. «Коккинаки» принял овощи и лес для Курил, а Камчатка осталась без строительной древесины.

7 марта 1947 г. на общем собрании моряков КРФ о работе своего судна в прошедшую навигацию рассказывал помполит «Орочона» Г. К. Просвиркин: «Нам зачастую давали невыполнимые распоряжения. 6 марта 1946 г. мы шлём телеграмму: “Нет воды”. Киселёв разрешает сняться, Кулиш не разрешает. Макштас (заместители начальника КГРТ. — С. Г.) разрешил. Только снялись, получаем телеграмму из Главка: “Сниматься запрещаю”, затем опять телеграмма Киселёва: “Сняться”. В результате мы оставили людей на берегу, которым пришлось идти пешком в Петропавловск 270 километров» [3, л. 33].

Начальник КРФ нередко оказывался на положении диспетчера при ГКРП: вопросы по постановке пароходов на те или иные маршруты решались не в управлении флота, а в ГКРП или МПР. П. Д. Киселёв писал по этому поводу: «Эксплуатация каждого судна в отдельности, загрузка его и план рейса решаются непосредственно руководством Главка или Министерством, оставляя за начальником флота право только диспетчеризации судна. В результате такой обезлички весь флот в целом не работает по утверждённому годовому графику» [11, л. 52].

А вот что сообщала областная газета «Камчатская правда»: «Кто же руководит флотом? Им командуют многие, дают бесчисленные приказания, противоречащие друг другу. Пароходами распоряжаются: начальник Главка тов. Кулаженко, его заместители тт. Дедков, Макштас, Кулиш, работник Главка тов. Лукьянов. Из Владивостока и Москвы дают указания тт. Павлов, Сухорученко,

Гинер. Это — не считая непосредственных руководителей флота тт. Киселёва и Конторовича, морского агента тов. Иоффе.

Не успеет судно выйти в рейс, как на него поступают бесчисленные приказания. Как правило, текст большинства телеграмм заканчивается словами: “Исполнение доложить немедленно”. “За невыполнение наложу взыскание”, “Приму самые строгие меры”, “Отдам под суд” и прочие. Капитаны судов теряются в догадках: чьё приказание исполнять?

Вот характерный пример. В конце прошлого года на Сахалин прибыл пароход “Коккинаки” за лесом для Камчатки. Уже началась погрузка, как вдруг поступило указание грузить домики и картофель для рыбаков Курильских островов. С этого и началась карусель. Одни требуют погрузки леса, другие — принятия на борт домиков и картофеля. Пока шла перепалка, судно из-за простоя понесло 100 тыс. руб. убытка.

В декабре 1946 г. пароход “Якут” находился под погрузкой угля на Сахалине. Позже выяснилось, что погрузка из-за беспрепятственных штормов невозможна. Кроме того, пункт, где грузилось судно, заявил о прекращении работы на зимний период. Вместо отзыва “Якута” обратно, Главк послал в тот пункт пароход “Анатолий Серов”. Лишь после настойчивых запросов капитана, начальник эксплуатации флота тов. Конторович ответил: “Запросили Министерство, ждите» [14, № 81].

Еще одна особенность эксплуатации КРФ заключалась в том, что она зависела от условий добычи рыбы, в первую очередь лосося. Его ожидаемые подходы в то время оценивать ещё не могли, хотя бы приблизительно. Колебания подходов рыбы заставляли, кроме прямых перевозок, использовать крупнотоннажный флот на переброске мелких дополнительных партий грузов между комбинатами. Это вызвалось отсутствием запасов основных путинных материалов в комбинатах.

Так, «Якут» перевёз 5 000 ящ. консервной тары из Крутогорова в Кихчик, «Чапаев» — 7 000 ящ. из Митоги в Микояновск. «Щорс» доставлял консервную тару из Хайрюзово в Кировск. «Эскимос» возил по сотне тонн соли и угля из Анадыря в Майно-Пыльгино. Получалось, что пароходы с грузоподъемностью несколько тысяч тонн перебрасывали партии по 90—100 т.

Примерами недогруза служили рейсы «Ительмена», «Якута» и «Чапаева», перевозивших мелкие грузы консервной банки из комбината в комбинат ввиду отсутствия там запасов, разного типа оборудования на различных заводах, а также потому, что в одних

комбинатах ход рыбы уже закончился, но банка осталась, а в других рыба ещё шла, а тары остро недоставало. «Якут» привёз в Усть-Камчатск уголь и консервные банки, а на обратном пути смог приять только 516 т имевшегося на здешнем комбинате груза. «Сима», направленная в Усть-Камчатск за клёпкой, сумела взять туда только 500 т из-за отсутствия груза в Петропавловске.

ГКРП нередко заставлял флот выполнять непродуманные распоряжения, ведущие к бесцельной потере полезного эксплуатационного времени. Например, «Эскимос» доставил в Анадырь путинный груз и, полностью опорожнившись, снова принял 100 т соли россыпью. Якобы, она срочно потребовалась Майно-Пыльгинскому комбинату. По прибытию к месту назначения, капитан получил от директора этого комбината отказ получать груз. Несколько суток ушли на переписку.

П. Д. Киселёв в объяснительной записке, адресованной Министерству государственного контроля СССР, указывал, что «...не проверяя наличия на складах подготовленного к отправке груза, отдел снабжения ГКРП требует тоннаж, который флот вынужден выделять. Судно, прибыв в пункт погрузки, простаивает из-за неподготовленности груза или из-за его отсутствия, вынуждено переходить в другой пункт... Из-за отсутствия резервов, по распоряжению ГКРП, несмотря на протесты капитанов и управления флотом, пароходы загружаются и направляются на комбинаты в самое неблагоприятное штормовое время года, что приводит к бесцельной потере времени, расходованию угля и возвращению в Петропавловск не выгруженных судов из-за обезугливания» [11, л. 52—53].

Третья особенность работы КРФ заключалась в том, что он выполнял самую трудоёмкую и нерентабельную работу, которой ММФ СССР заниматься не желало. Ею был завоз грузов в глубинные пункты, такие, как Пенжинская губа. Отправляясь туда, пароход, везший 2 000 т, затрачивал на один рейс более двух месяцев, сжигая свыше тысячи тонн угля [11, л. 8—9].

Суда КРФ перевозили много пустой консервной тары. Недостаток тоннажа и необходимость её срочной доставки к началу путины заставляли суда полностью грузить только банкой. Восемь пароходов общей вместимостью 23 100 т перевезли 5 516 т банки. При этом коэффициент использования грузоподъёмности — один из важнейших показателей эффективности использования флота — оказался равен всего 0,149. Тем не менее, это обеспечило выполнение годовой консервной программы ГКРП, в том числе

и экспортной, направленной на зарабатывание валюты для разорённой войной страны.

Загруженность флота работой на побережье Камчатки не оставляла времени на завоз в Петропавловск угля. В свою очередь, его недостаток здесь порождал колоссальные потери эксплуатационного времени судов [11, л. 10].

Для улучшения эксплуатации флота, по мнению его руководства, в ближайшее время следовало предпринять следующие меры:

- оборудовать на западном побережье Камчатки в Микояновском и Озерновском комбинатах пункты снабжения пароходов водой. Отсутствие возможности взять её на побережье заставляло вводить жёсткие меры по экономии. Так, продувание паровых котлов производилось один раз в 8—10 суток вместо ежедневно, что вызывало их загрязнение и влекло перерасход топлива;

- ввести в систему посылку транспортных судов под рыбопродукцию (чтобы избежать осенью излишних потерь времени при снятии с комбинатов готовой продукции): в сентябре-декабре — на восточное, а в декабре-марте — на западное побережье;

- совершенно отказаться от посылки пароходов в комбинаты в период рунного хода рыбы, используя их в это время для доставки в Петропавловск угля и вывозе из Владивостока соли и путинных грузов, с Сахалина — леса и нефтепродуктов с тем, чтобы потом везти их на комбинаты в свободное от рунного хода рыбы время;

- поставить крупнотоннажные «Орочон» и «Ительмен» на линию Сахалин — Петропавловск под перевозку угля;

- использовать «Коккинаки» на доставке леса с Сахалина в Петропавловск;

- направить «Куру» и «Терек» на снабжение комбинатов углём и лесом из Петропавловска. Остальными судами обеспечивать эти предприятия путинными грузами.

«В целях удешевления стоимости эксплуатации флота на грузоперевозках Камчатки вполне назрел вопрос создания мелко-тоннажного флота, как для местного каботажа, так и для межкомбинатских перевозок. Наличие... судов типа парусно-моторных шхун грузоподъёмностью 500 т даст возможность резко увеличить грузопоток на побережье Камчатки, одновременно завезти путинные грузы и вывезти рыбопродукцию, устранив простой крупнотоннажных судов на комбинатах». Пока же груз, доставленный одним пароходом сразу для нескольких комбинатов, обрабатывался только в одном пункте. Для этого комбинаты собирали и отправляли туда со всех своих баз плавсредства

и рабочие руки. Наличие шхун давало возможность подать груз с парохода одновременно по всем базам комбината и ускорить его выгрузку.

Необходимо было решать и один из самых наболевших вопросов: перевозку пассажиров по побережью. Пока людей доставляли на палубах или в твиндеках грузовых судов. Они месяцами ждали возможности выехать в комбинаты. «Необходимо наряду с разрешением вопроса о мелкотоннажном флоте, дать Камчатке регулярное пассажирское сообщение обоих побережий с Петропавловском за счёт постройки четырёх специальных пассажирских судов на 250—300 чел. вместимостью каждое» [11, л. 11].

В 1946 г. с пароходами КРФ произошло девять аварий. К счастью, смертельных случаев и травматизма, вызывавшего потерю трудоспособности, не имелось [3, л. 160].

С 1946 г. на флоте рыбной промышленности начала действовать новая схема должностных окладов. Размеры выплат оказались заметно меньше, чем у аналогичных специалистов, трудившихся в ММФ. Так, капитаны судов седьмой группы судов (самых больших) в рыбной промышленности имели должностной оклад 1 728 руб., а в ММФ — 2 240, капитаны третьей группы судов (самых малых) — 1 320 и 1 760 руб. соответственно. Оклады старших механиков были равны 1 500 и 2 080; 1 195 и 1 440 руб. соответственно, боцманов — 584 и 720; 554 и 600 руб.

17 июля 1945 г. в Берлине началась конференция представителей правительств стран-победителей — СССР, Великобритании и США по разделу трофейного германского торгового флота. Было решено, что он будет поровну распределён между ними, кроме судов внутреннего плавания. Великобритания и США намеревались выделить из своих долей некоторое количество трофеев другим союзным государствам, торговое судоходство которых «понесло тяжёлые потери в борьбе за общее дело против Германии, кроме судов, которые СССР выделит из своей доли для Польши». Победители учредили Тройственную комиссию по торговому флоту. Её заседания проходили в Берлине с 1 сентября по 7 декабря 1945 г. В результате были выработаны условия для раздела германского флота вместимостью 1 189 600 рег. т стоимостью свыше 20 млн фунтов стерлингов. Суда общей вместимостью 200 тыс. т, дедвейтом меньше 2 250 т каждое, оставлены «для продолжения германской мирной экономики». Вопрос о разделе рыболовного, технического, портового и речного флота было решено рассмотреть

отдельно [8, № 56]. Первые трофейные транспортные суда в соответствии с решениями Тройственной комиссии прибыли на Камчатку в феврале 1947 г.

1947

2 января кочегар «Щорса» похитил из трюма 65 кг муки, которую затарировал в деревянную бочку, после чего выписал пропуск на рыбу, якобы, принадлежащую лично ему. При попытке вывезти её на берег, был «разоблачён, предан суду и осуждён на два года в общих местах заключения» [15, л. 14].

24 января упразднен погрузо-разгрузочный отдел ГКРП. Его функции переданы отделу транспортного флота ГКРП. Работники отдела Я. Н. Лукьянов и Н. Бабин переведены КРФ [14, л. 327].

24 января ГКРП предписал П. Д. Киселёву совместно с представителем Рыбфлотинспекции Камчатского бассейна испытать сучанский уголь на пароходах «Эскимос» (25 января) и «Сима» (29 января) [16, л. 328].

12 февраля лесовоз «Коккинаки» при выходе из бухты Раковой по каналу во льду, проложенному накануне пароходами ММФ и освежённом буксиром «Тайга», сломал две лопасти только что поставленного на ПСРВ чугунного гребного винта. Им заменили ранее стоявший и тоже неоднократно повреждавшийся бронзовый винт. Пароход снова был вынужден встать в аварийный ремонт, в котором находился 30 суток. Убыток от повреждения составил 256 489 руб. [4, л. 3].

17 февраля в Петропавловск прибыл первый германский трофейный пароход «Рылеев», построенный в 1914 г. Несмотря на солидный возраст судна, его корпус находился в хорошем состоянии. Механизмы и котлы требовали среднего ремонта [11, л. 3].

20 февраля в Петропавловск пришёл трофейный танкер-теплоход «Херсонес». Это относительно новое судно имело сварной корпус, находившийся в хорошем состоянии, все механизмы были оборудованы электроприводом. Конструктивной особенностью «Херсонеса» являлось применение трёх подвесных рулей. Это не позволяло эксплуатировать танкер во льдах [11, л. 3].

25 марта ночью у западного берега Камчатки потерпела аварию «Сима». Помощь ей оказал пароход ММФ «Луга», отбуксировавший «Симу» в Петропавловск [17, л. 31].

15 апреля «Якут», не имевший ледового подкрепления, в Камчатском заливе на подходе к Усть-Камчатску во льду помял борта в районе форпика с нарушением плотности швов и повреждением заклепок. Их обварили электросваркой [5, л. 99].

12 июня на «Симе» завершился судовой шахматный турнир, в котором участвовали 11 игроков. Первое место занял механик Дворников, проигравший только одну партию, второе — матрос Гилевский. Молодые шахматисты — машинисты Попович и Фурсов заняли третье и четвертое места. Всем победителям по правилам шахматной квалификации была присвоена пятая всесоюзная шахматная категория [14, № 135].

19 июля ночью в Первом Курильском проливе из-за неточности лоции потерпел аварию «Якут». Следуя в полосе густого тумана, пароход сел на мель на восточной оконечности мыса Лопатка. Как гласило заключение начальника Рыбфлотинспекции Камчатского бассейна И. А. Апенкина, произошло это «только потому, что капитан Козырев непоколебимо верил лоции, что во время приливо-отливного течения сноса в сторону не бывает, не измерял глубины и не ставил впередсмотрящего. Он ожидал сигналов радиомаяка, но последний не работал (по неизвестной причине). Фактически пароход “Якут” попал в струю ветрового течения из Охотского моря, сносившего его обратно в океан и прижимавшего к мысу Лопатка» [4, л. 4].

За подобное происшествие тогда обычно следовало суровое наказание: лишение капитанской должности и отдача под суд. Но высокое начальство, помня прошлогодний успех «Якута», видимо, решило не губить молодого и перспективного капитана — приказом по МРП Восточных районов СССР № 278 от 6 октября 1947 г. Г. А. Козыреву объявлен строгий выговор с предупреждением. Убытки от этой аварии превысили 1,75 млн руб. [6, л. 58].

22 июля в 23.05 буксир «Иван Сусанин» при благоприятной погоде снялся из Усть-Камчатска в Петропавловск с караваном из «сигары», баржи и десяти кунгасов. К вечеру 23 июля ветер достиг силы в семь баллов, усилилось волнение моря. В 18.05 оторвались пять концевых кунгасов. Их быстро подобрали. Для того чтобы предотвратить обрыв буксира и разрушение «сигары», машина работала на уменьшенных оборотах, судно удерживалось против ветра. Около 04.00 24 июля волны начали выбивать из «сигары» бревна. В 08.05 оторвались семь кунгасов. «Сигара» продолжала разрушаться и в 10.20 совершенно развалилась. При ветре, усилившемся до восьми баллов, и ограниченной видимости, с такелажем от разбитой «сигары» за кормой искать потерянные кунгасы было невозможно. В 18.30 такелаж обрубил, и «Иван Сусанин», ведя за собой баржу и один уцелевший кунгас, последовал в Петропавловск.

Утеря кунгасов и разрушение сигары произошли в силу недоброкачества материала буксира. Он оборвался между кунгасами (манильский трос был новый, 205 мм в окружности и вполне подходил к приложенной нагрузке). Убытки возложены на Усть-Камчатскую базу технического снабжения ГКРП. На будущее во избежание подобных аварий решено не допускать составление буксируемого каравана из разнородных объектов, а все растительные тросы, поступавшие в распоряжение флота, следовало проверять специальной комиссией, оценивавшей их качество и рабочую нагрузку [18, л. 53].

28 июля вышел из капитального ремонта пароход «Кура». Он встал на ПСРВ еще 18 декабря 1945 г. Судно намеревались отправить в срочный ответственный рейс по снабжению Чукотки. В ходе плавания выявились серьезные дефекты укладки линии гребного вала и коленвала главной машины. Вторичная укладка завершилась только 20 июля 1948 г. При этом работы опять были проведены некачественно [19, л. 6].

20 августа буксир «Кашалот», ведший из Усть-Камчатска в Каргинский район две «сигары» и шесть корпусов катеров, при сильном ветре потерял все недостроенные плавсредства. Причина этой аварии — некачественное крепление последних [5, л. 99 об.].

12 сентября в 18.40 во время бункеровки угля на пароходе «Ительмен» в Петропавловске погиб грузчик Андрей Павлович Попов, 1897 г. р. Он упал с одиннадцатиметровой высоты в центральный бункер и получил настолько серьезные травмы, что через двое суток скончался в городской больнице. Без кормильца остались жена и двое детей.

Бункеровка производилась лебедками при помощи сеток. Люк центрального бункера был открыт не полностью. С правого борта на него вплотную уложили три лючины, на которые опускали грузёные углем сетки. Одну лючину сняли, и в образовавшееся отверстие из сетки высыпали уголь. Грузчики прицепляли и отцепляли гак у сетки, обычно стоя у комингса трюма, но А. П. Попов почему-то решил отцепить гак не на палубе, а стоя на лючинах. На них лежал просыпавшийся уголь, на котором он поскользнулся и сорвался вниз. До падения грузчика в бункер успели высыпать всего пять сеток. Тонкий слой лежавшего в нем топлива не смог смягчить удар... [20, л. 97].

22 сентября объявлен приказ по управлению ГКРП № 404: «В соответствии с решением (протокол № 18 от 4 августа 1947 г.) ВЦСПС и МРП Восточных районов Союза ССР по итогам Все-

союзного социалистического соревнования предприятий рыбной промышленности и судов за второй квартал 1947 г. приказываю: 1. Премировать... пароход “Анатолий Серов” — первая премия, выпел, 33 тыс. руб., в том числе 10 тыс. на улучшение культурно-бытового обслуживания. Пароход “Эскимос” — вторая премия, 22 тыс. руб. из них 7 — на улучшение культурно-бытового обслуживания» [20, л. 62].

27 сентября распоряжением по ГКРП установлена система премирования за досрочную обработку судов КРФ в комбинатах. Система распространялась как на моряков, так и на работников береговых предприятий, обрабатывавших суда раньше установленного срока [21, л. 397].

29 сентября в шесть часов утра в открытом море в топке левого котла парохода «Чавыча» произошел взрыв. При горении в топке уголь спекался и образовывал корку, препятствовавшую доступу воздуха в поддувало. Перед подброской в топку угля кочегары надламывали эту корку. Вахтенный кочегар левого котла открыл топочную дверцу и ещё не успел засунуть в топку лом, как раздался сильный взрыв. Кочегара отбросило в сторону к люку бункера. Вместе с газами из топки в кочегарку вылетело около трети горящего угля, от которого моряк получил серьезные ожоги. Кочегар, несший вахту у правого котла, стал заливать водой выброшенный уголь и шлак, отчего кочегарку заполнило облако пара и пыли. Сквозь него не было видно горевших лампочек. Поэтому кочегар и прибежавший на шум вахтенный механик не смогли сразу найти пострадавшего. Вскоре обожженный моряк пришёл в сознание и отозвался. В кочегарке несколько прояснилось, и товарищи нашли его заброшенным в бункер, откуда торчали лишь его ступни. С кочегара сняли тлеющее платье и доставили в судовой лазарет. Здесь ему оказали первую помощь, а по приходе «Чавычи» в Усть-Камчатск пострадавшего доставили в поликлинику, где моряк находился до выздоровления. Приказом по КРФ за счёт флота кочегару возместили «взамен сгоревших носильных вещей натурой: ватный костюм, ботинки, рабочее платье, смену нательного белья, носки и фуражку».

При расследовании происшествия в бункере и кочегарке «Чавычи» нашли два пиропатрона, использовавшихся для разрушения горных пластов. Они попали вместе с углём, полученным с копей в бухте Угольной, принадлежащих Главсевморпути. Причиной взрыва в котле стало нарушение правил использования этих патронов на копиях. Как выяснилось, взрывы в топках наблюдались и ранее,

но они происходили при закрытых створках и не имели никаких последствий. Потому им не придавали значения, считая, что взрываются скапливающиеся газы. О произошедшем решили сообщить всем директорам копей, применявших аналогичные патроны, и обязали проверять их отсутствие в ходе приёмки угля на пароходы. Теперь следовало «при перевалках угля из бункеров в кочегарку тщательно осматривать каждую лопату угля с той же целью» [20, л. 394—394 об.].

6 октября в Петропавловск из Германии прибыл третий трофейный пароход «Барнаул». Его техническое состояние оценивалось как «весьма плохое» — «весь корпус в цементных ящиках, заклёпки сильно корродированы, палубы проржавели насквозь. Все механизмы и котлы нуждаются в капитальном ремонте, лебёдки, трубопроводы и электропроводку необходимо менять» [11, л. 3].

15 октября буксир «Кашалот» принял на рейде Усть-Камчатска «сигару», выведенную из устья реки Камчатки. В 21.35 «Кашалот» снялся с якоря и вышел в рейс. По пути до бухты Южной Глубокой погода стояла благоприятная. Командование судна принимало все меры к сохранению «сигары». С этой целью регулярно спускалась шлюпка для её обследования. На подходе к бухте погода стала ухудшаться, «сигаре» угрожала авария. Капитан «Кашалота» И. Г. Евстафиади зашёл в бухту и перестоял там непогоду. Получив благоприятный (впрочем, не оправдавшийся) прогноз, «Кашалот» вышел из бухты и пошёл дальше, но попал в десятибалльный шторм. «Сигара» развалилась. При расследовании выяснилось, что она была скреплена только поперечными стропами и не имела продольного крепления (сердечника). Убытки в размере 247 100 руб. отнесены на счёт грузовладельца — Усть-Камчатской базы технического снабжения [21, л. 170].

6 декабря на «Терек» произошла серьезная авария котлов: просели жаровые трубы топок. Судно отправилось в рейс с котлами, проработавшими без чистки более 2 000 часов. Их ремонт после аварии продолжался в течение четырёх месяцев. В очередной рейс «Терек» снялся 10 марта 1948 г. с опозданием на сутки из-за работы комиссии по исследованию качества имевшегося на нём угля. Теплотехник КРФ своевременно не отобрал и не проанализировал пробы получаемых углей, допустив «вредную практику капитанов судов и старших механиков необоснованно браковать уголь и создавать ненужные экспертизы, что приводит к излишним простоям» [21, л. 406].

17 декабря «Сима» при выходе из бухты Натальи сломала во льду перо руля. В Петропавловск её прибуксировал ледокол «Вячеслав Молотов». Убыток от этой аварии определён в размере 281 406 руб. [6, л. 58].

27 декабря приказом по ГКРП П. Д. Киселёв назначен флагманом на отходящие по заданию МРП в Карагинский район траулеры «Буревестник» и «Гага». Эти суда отправлялись с продовольствием для населения. Карагинцев не удалось обеспечить зимними запасами из-за невыполнения запланированного пароходу «Кура» летнего рейса. Начальнику экспедиции предписывалось подготовить выход траулеров и в 18.00 28 декабря доложить об их готовности письменным рапортом. Находясь в рейсе, следовало дважды в сутки информировать управление ГКРП о ходе выполнения задания министра. На время командировки П. Д. Киселёва исполнение обязанностей начальника КРФ возлагалось на начальника службы эксплуатации Г. А. Конторовича [20, л. 372].

29 декабря «Щорс» под командованием капитана дальнего плавания П. Я. Жуковского при подходе к причалу при сильном ветре навалился форштевнем на стоявший возле причала пароход, нанеся ему повреждения палубы и борта в надводной части. Во время перешвартовки капитан не поставил в известность своего старшего механика о предстоящей работе машины, второй механик в это время продувал кингстон, а на посту управления главной машиной стоял малоопытный четвёртый механик, не сумевший вовремя выполнить требующийся маневр. Убыток от аварии составил 24 000 руб. [21, л. 348].

В начале 1947 г. КРФ состоял из 14 транспортных судов грузоподъемностью 40 748 т и морского буксира «Кашалот». В феврале 1947 г. пришли трофейный танкер «Херсонес» грузоподъемностью 800 т и пароход «Рылеев», бравший 1 350 т. В конце лета прибыли две первые деревянные парусно-моторные шхуны вмещавшие по 300 т, построенные в счёт поставок по репарациям в Финляндии [6, л. 18]. Общая грузоподъемность флота теперь составила 36 968 т. С учётом выбывшей «Шелони» и двух новых транспортов, КРФ на 1947 г. получил план грузоперевозок в объёме 180 000 т. В октябре 1947 г. он пополнился сухогрузным пароходом «Барнаул» грузоподъемностью 900 т, успевшим до конца года выполнить четыре рейса. Затраты на перегон судов из Европы на Камчатку составили 895 697 руб.

Утверждённый план по грузоперевозкам был выполнен на 104,4 %. Он предусматривал 82 рейса транспортов и 10 плаваний

«Кашалота». Все они были выполнены, а буксир сделал дополнительно ещё три рейса [6, л. 12]. КРФ перевез 187 300 т и 16 463 чел., в основном на побережья Камчатки и во Владивосток [12, л. 5].

Отличились экипажи пароходов «Ительмен», «Чапаев», «Щорс», «Анатолий Серов» и «Рылеев», но при этом ни одно транспортное судно плана по тонно-милям не выполнило, что объяснялось перевозкой груза на более короткие расстояния, чем намеченные [6, л. 14].

Одной из основных составляющих эксплуатационных затрат флота являлись расходы на топливо (31,8 %). В течение 1947 г. его сожжено 30 695 т твердого и 3 409 т жидкого. Затраты заметно увеличились по сравнению с 1946 г. из-за роста стоимости бункеровки в Петропавловске, превысившей миллион рублей. При указанных выше эксплуатационных затратах себестоимость перевозки одной тонны груза на транспортных судах составила: в 1946 г. — 208,46, в 1947 г. — 245,16 руб.

Уменьшить затраты на топливо можно было за счёт местных, камчатских или чукотских углей. Еще в 1931 г. траулер АКО «Баклан» и владивостокский ледокол «Казак Поярков» показали возможность использования угля из месторождения на реке Телеграфной (приток Анадыря). Моряки «Баклана» дали заключение: «Давление пара в котле держалось в среднем 12 атмосфер при 96 оборотах главной машины. Колебание пара в котле не превышало одной атмосферы. Углем из Телеграфной работать можно, однако при длительных переходах желательнее добавлять в него 25 % сахалинского или сучанского угля...»

Многие суда, находившиеся на Восточной Камчатке, часто бункеровались на Корфских копях. Неоднократно местный бурый уголь испытывал «Орочон» как на стоянке, так и в рейсах. Он горел длинным пламенем, удовлетворительно держал давление пара. Большим недостатком этого топлива была высокая зольность, поэтому его расход почти удваивался по сравнению с сучанским, усложнялась работа кочегаров. Корфский уголь оказался непригоден для судов дальнего плавания: его вмещалось в бункеры не более чем на двадцать суток, тогда как минимального запаса должно было хватать не меньше, как на месяц. Практика показала, что при сжигании более крупных кусков угля без примеси породы работа машин улучшалась. Неплохими были и угли Хайрюзовского месторождения, обладавшие высокой теплотворной способностью, содержавшие менее 4 % золы и очень мало серы. Они были более качественными, чем сучанские. Главным препятствием к развитию этого месторождения являлось расположение копей

в пятидесяти километрах от берега и отсутствие поблизости пригодной стоянки для судов [14, № 76].

В 1947 г. аварии произошли на семи судах КРФ [4, л. 9]. Флот понёс 2 225 384 руб. убытков. В число последних вошли и такие, в общем-то, незначительные, как недостача 516 ящ. консервов на «Чавыче» и «Чапаеве». «Персональными виновниками» объявлены ревизоры судов: один умер, а второй был осуждён и находился в заключении [6, л. 153].

Было списано оборудование на сумму 32 354 руб., в 1945 г. снятое с потерпевшего аварии возле Командорских островов парохода «Большой Шантар». Баллер руля, стопор сектора руля, румпель, станину грузовой лебёдки, червячный вал, привод Дэвиса, двигатель, паровую машину этого погибшего парохода сложили на территории Петропавловской базы технического снабжения. В июле 1947 г. во время очистки территории их краном сбросили на прибойную полосу. Оборудование засыпало песком и залило водой, оно пришло в негодность, превратившись в металлический лом [6, л. 19, 153].

Вот как выглядело рейсовое расписание парохода «Шорс» на 1947 г., составленное 22 октября 1946 г.: «Восемь рейсов, основные пункты захода: Петропавловск, Западная Камчатка, Восточная Камчатка, Дайрен, Совгавань, Владивосток. Первый рейс 1.01—20.02, последний рейс 2.11—21.12.1947 г. Груз: разный, рыба, соль, всего 17 000 т. Пробег в милях 11 050, тонно-миль в тыс. — 27 340, коэффициент использования грузоподъёмности 0,831. Бюджет времени, судосутки: с грузом 63, переход 19, погрузо-разгрузочные работы 92, бункер 11, простои по метеопричинам 59, ремонт 47, прочие 65» [6, л. 22].

А вот отчёт о действительной работе судна под руководством капитана П. Я. Жуковского. За 1947 г. оно сделало девять рейсов, пройдя 12 174 мили, перевезя 25 572,6 т и 640 пассажиров, сделав 26 345,9 тыс. условных тонно-миль. Бюджет времени (в судосутках) сложился из следующих составляющих: на ходу — 74, простои по метеопричинам — 64, погрузо-разгрузочные операции — 91, прочие (котлочистка, рейдовые работы) — 29, непроизводительные простои — 133. Первый рейс начался, как и ожидалось по плану, 1 января 1947 г., последний — завершился 26 января 1948 г. Численность экипажа составила 36 вместо плановых 38 чел. Средняя зарплата моряка за год была равна 17 445 руб. Фактическая себестоимость грузоперевозки одной тонны груза равнялась 90 руб. 48 коп. [22, л. 1].

Практика показала рентабельность эксплуатации небольших судов, таких, как «Рылеев» (грузоподъёмность 1 300 т), «Барнаул» (900 т), «Анатолий Серов» (2 100 т). Они быстро оборачивались и в наиболее краткие сроки доставляли путинные грузы. «Этот тип флота обеспечивает высокую маневренность и даёт возможность оперативно ликвидировать недостатки в срочных грузах в период путины и подготовке к ней». До сих пор суда на рейдах комбинатов выгружались по старинке при помощи кунгасов. В 1947 г. был проведён опыт развоза соли с пароходов на самоходных десантных баржах (полученных в годы войны из США), которые заходили в реки и там быстро обрабатывались [11, л. 6].

Отсутствие ледокола в Петропавловском порту заставляло неприспособленные суда работать во льду, из-за чего повреждались корпуса и, чаще всего, гребные винты. Это же относилось к спецрейсам по обеспечению комбинатов в ненавигационное время. Например, плавания в Анапку в конце апреля — начале мая проходили в ледовых условиях. В апреле 1947 г. «Коккинали» повредил гребной винт, «Якут» — корпус, а в мае «Анатолий Серов» — гребной винт [11, л. 53].

По состоянию на 1 сентября 1947 г. в КРФ работали 930 чел., из них в плавсоставе 692, в управлении флота и отделе снабжения — 33. На перегоне судов находился 121 моряк. Людей хватало, но не доставало квалифицированных и дипломированных специалистов, в том числе трёх капитанов, 34 штурманов и механиков. Капитаны пароходов «Кура» и «Терек» не имели необходимых дипломов. Особенно не хватало вторых помощников капитанов (ревизоров). На большинстве судов они не соответствовали занимаемой должности и не имели нужных документов. Флот остро нуждался в механиках-дизелистах. Ему требовались 36 квалифицированных кочегаров 1-го класса и матросов [11, л. 46]. Ещё в начале 1946 г. 70 наиболее проверенных моряков отправились на перегон судов в Германию, еще 50 специалистов в июле и августе уехали в Ленинград в формируемые перегонные команды, а затем получать шхуны в Финляндию.

Основной костяк флота, как административный, так и рядовой, составляли старые кадры, безусловно работавшие многие годы. Свыше 12 лет трудились 52 моряка, 145 чел. — от 6 до 12 лет и свыше пяти лет — 226 чел. Ордена и медали имели 42 работника, свыше 350 чел. были награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». Лучшими капитанами флота являлись Г. А. Козырев, М. Е. Зеленский,

Л. И. Кужель, А. Д. Коломеец, лучшими старшими механиками — С. В. Малкин, Д. Р. Винтовкин, В. П. Лабут, Баженов, Зубарев, Кибличенко.

«Но наряду с этим, на судах имеется засорённость лицами, имеющими судимость, нарушения труддисциплины: пьяницами, аморальными людьми, которых приходится держать во флоте из-за отсутствия соответствующей замены». О такой засорённости свидетельствует тот факт, что при отправлении «Щорса» на «внешний» ремонт в китайский порт Дальний «соответствующие органы» не допустили в плавание 14 из 34 членов экипажа. «Имеются такие суда, на которых во внешние рейсы допускаются не свыше десяти человек из числа команды».

Наряду со старыми, проверенными работниками, имелось много лиц, впервые пришедших на суда: 184 чел. трудились менее года. Это являлось следствием высокой текучести кадров. Так, за восемь месяцев 1947 г. на работу приняли 162 рядовых моряка. Из них 54 завербовали в центральных областях СССР. За это время уволили 103 работников, из них: 52 по собственному желанию, 13 — за нарушение Устава службы на судах флота рыбной промышленности, 10 — по болезни. Основными причинами такой текучести кадров являлись отсутствия жилья и заниженные по сравнению с ММФ оклады [11, с. 47]. Оклады в КРФ на 60 % были ниже аналогичных окладов на судах ММФ. Поэтому в первую очередь увольнялись вновь принятые моряки. Держались старые, проверенные кадры, имевшие надбавки за выслугу лет на Камчатке и стаж работы на флоте.

Нехватка жилья привела к тому, что более половины командиров не виделись со своими семьями, жившими во Владивостоке, по году и более. За 1947 г. жилплощадь КРФ не изменилась, она по-прежнему составляла 578 кв. м. Электрическое освещение из них имели только 206 кв. м. Многие работники КРФ ютились вместе с семьями на судах. На ул. Ключевской достраивался двенадцатиквартирный дом. Несмотря на то, что он ещё не был завершён, часть квартир уже заняли особо нуждающиеся в собственном углу семейства моряков [6, л. 1].

Пополнение специалистами шло неудовлетворительно. МРП завербовало и прислало только двух: капитана, ранее плававшего на судах канала Волга — Москва и не знавшего камчатских условий, и механика, которого уволили, как не соответствующего назначению. Выход был один: готовить кадры на месте. В 1947 г. прошли учёбу в учебно-курсовом комбинате (УКК) ГКРП 32 чел.,

ещё шестеро окончили курсы штурманов дальнего плавания во Владивостоке. Большинство из них имело большой опыт работы на судах, поэтому, получив хорошую теоретическую подготовку, стало полноценными специалистами и существенно помогло флоту в замещении вакантных должностей. Наиболее подготовленных специалистов выпустили курсы судомехаников. Их большая часть занимала должности третьих механиков, а бывшие курсанты Шуганов, Бирюков и Мищенко успешно справлялись с обязанностями вторых механиков. На судах прошли техминимум 143 кочегара, машиниста и матроса. Сроки технической учёбы затягивались из-за того, что команды судов ввиду отсутствия грузчиков на побережье занимались выгрузкой, а в порту проводили между-рейсовый ремонт [11, л. 48].

За восемь месяцев 1947 г. были осуждены за прогулы по Указу от 26 июня 1940 г. 7 чел., за хищение грузов на пароходах — 12 чел.

КРФ ожидал пополнения парусно-моторными шхунами, требовавшими для управления парусами моряков высокой квалификации. Бытовые же условия на этих небольших судах были значительно хуже, чем на пароходах. Все это вместе взятое не способствовало укомплектованию команд шхун. Вопрос установления им заработной платы, в том числе и размер премий за экономию топлива, требовал, «как одно из важнейших мероприятий», немедленного разрешения. На навигационный период шхунам устанавливался штат из 15 чел.: капитан (штурман малого плавания), два помощника капитана, радист, боцман, плотник, пять матросов 1-го класса, один механик 3-го разряда, два моториста, кок. Зарплата для палубной команды, чтобы заинтересовать и удержать моряков, должна быть на 50, для машинной команды — на 25, для кока — на 15 % выше, чем на транспортных судах [11, л. 49].

Состояние судов в конце 1947 г. и необходимые мероприятия по обеспечению его работы в 1948 г. оценивались так [11, л. 44]:

— пароход «Орочон» стоял на ПСРВ в ремонте, начавшемся еще 29 апреля 1946 г. Доковые работы закончились 10 августа 1946 г. С момента спуска из дока до мая 1947 г. пароход пребывал у причала верфи в ожидании продолжения работ, окончание которых намечалось на декабрь 1947 г.;

— пароход «Ительмен» прошёл капитальный ремонт в 1942 г., его состояние оценивалось как неудовлетворительное. По решению правительства он должен был 1 сентября 1947 г. уйти на ремонт в Дальний, но пока находился в рейсе;

— пароход «Сима» пребывал в удовлетворительном состоянии;

— пароход «*Чавыча*» хотя и ремонтировался в Дальнем, но имел плохое состояние;

— пароход «*Эскимос*» имел изношенные котлы, его ремонт задерживался из-за отсутствия труб для них, пока же судно эксплуатировалось;

— пароход «*Якут*» после аварии в августе 1947 г. требовал дока. Паровые котлы нуждались в замене, но считалось, что после надлежащего ремонта они могут проработать ещё три года;

— корпус и механизмы «*Щорса*» пребывали в удовлетворительном состоянии, но котлы были сильно изношены. ПСРВ не могла освоить изготовление деталей для форсунок котлов, работавших на мазуте;

— на «*Чапачеве*» во время последнего ремонта в Дальнем с 21 февраля по 25 июня выполнили лишь переборку вспомогательных механизмов. Судно пребывало в неудовлетворительном состоянии;

— лесовоз «*Коккинаки*» был исправен, но нуждался в смене гребного винта;

— пароход «*Анатолий Серов*» пребывал в удовлетворительном состоянии, но также требовал замены сломанного винта части труб в котлах и изношенных трубопроводов;

— пароход «*Кура*» вышел из капремонта 28 июля 1947 г.;

— пароход «*Терек*» вышел из среднего ремонта 8 мая 1947 г., находился в удовлетворительном состоянии;

— танкер «*Максим Горький*» при исправном корпусе имел главный двигатель, «окончательно выходящий из строя по причине износа клапанов и цилиндровых крышек». Эти сложные и ответственные детали не могли изготовить ни во Владивостоке, ни в Петропавловске. Заказ на них вместе с чертежами отправили в МРП, ответившее, что другие заводы за такую работу тоже не берутся. Ждали из Свердловска специальную сталь для выпускных клапанов. У вспомогательного двигателя «*Кубото*» лопнули цилиндрические крышки. Ожидалось, что «танкер выйдет из строя в ближайшее время»;

— танкер «*Херсонес*» прошёл в 1947 г. док на ПСРВ. Из-за отсутствия запчастей один вспомогательный двигатель «*Юнкерс*», обслуживавший все вспомогательные механизмы, не действовал, второй — приходил в негодность, но судно пока эксплуатировалось;

— пароход «*Рылеев*» пребывал в неудовлетворительном состоянии.

Все суда крайне нуждались в электрических лампочках напряжением 127 В: их требовалось до 2 000 шт. Изредка отдел снабжения ГКРП выдавал непригодные лампы, рассчитанные на

напряжение 220 В. Большинство судов имели весьма неприглядный вид из-за полного отсутствия краски и олифы. Не хватало требующихся смазочных масел, а их замена другими отражалась на состоянии механизмов. Флот совершенно неудовлетворительно снабжался расходными материалами: латунью, клингеритом, резиной, набивочным шнуром, лентами для котельных горловин. Моряки не получали достаточного количества спецодежды, мыла и постельных принадлежностей [11, л. 46].

Для улучшения работы флота, по мнению П. Д. Киселёва, следовало сделать следующее [11, л. 49]:

— добиться правительственного постановления о включении судов КРФ в графики работы Сахснабугля, Сахснаблеса, Сахалинского госморпароходства;

— оборудовать твиндеки «Анатолия Серова» и «Рылеева» постоянными нарами для перевозки пассажиров, снабдив их необходимыми для транспортировки людей приспособлениями;

— организовать в Петропавловском рыбном порту станцию по дератизации и дезинфекции судов;

— выровнять зарплаты моряков МРП и ММФ;

— обязать ГКРП построить 64 квартиры, общежития для 20 командиров и 70 рядовых моряков и здание управления.

Суда КРФ доставляли на побережье Камчатки разнообразные грузы, начиная от мелких генеральных и кончая тяжеловесными механизмами. Преобладали путинные грузы и продукция, отправлявшаяся из комбинатов. Оба побережья полуострова почти не имели удобных для стоянки судов бухт, поэтому все грузовые операции, как правило, велись на открытых рейдах. Единственной возможностью обработки судов здесь являлась буксировка катерами грузов от борта к берегу на кунгасах.

Наиболее часто использовались 30-тонные кунгасы. Их главным преимуществом являлась простота вытягивания на берег и спуска на воду. Недостатков же было гораздо больше. Первый — малая грузоподъемность, требовавшая большого количества кунгасов. Их обрабатывали так: швартовали кормой к берегу на растяжках, выбросив с носа якорь. С берега на корму подавали трапы. Прибой, заливая трапы и раскачивая кунгасы, значительно затруднял работу, а при усилении ветра с моря, волны смывали трапы, срывали кунгасы, заливали их, зачастую нанося серьезные повреждения. Иногда случались аварии. Описанная картина усложнялась тем, что погода на Камчатке менялась, особенно осенью, внезапно, не давая времени вытянуть кунгасы на берег.

Наиболее удобными для обработки считались генеральные грузы с местами весом 40—50 кг, продовольствие, мешки, консервные банки в ящиках, консервы. Неудобными грузами признавались насыпная соль, уголь, тяжеловесы, рассыпная рыбопродукция. Обработка сыпучих грузов с помощью кунгасов подразумевала их тарировку на борту парохода. Отсутствие мешков, требовавшихся в большом количестве, заставляло грузить кунгасы насыпью. Опорожнять их на берегу в условиях открытого рейда было весьма затруднительно. Тарировка же сыпучих грузов в мешки также требовала большого количества рабочих и была очень трудоёмка.

Так, пароход «Эскимос» на рейде Микояновского комбината выгружал из трюма соль, хранившуюся насыпью и основательно слежавшуюся. Для её «подрыва» использовали брашпиль, на барабан которого заложили ходовой конец стального троса, а другой его конец закрепили в трюме под край слежавшейся соли. Работая брашпилем рывками, сломали его [5, л. 100].

Выгрузка легковесных, но габаритных грузов шла также медленно ввиду малой вместимости кунгасов. Перевозка на них тяжеловесов являлась самым сложным и опасным делом. Зачастую приходилось рисковать утопить тяжеловес. Такой груз поднимал центр тяжести кунгаса, рискуя опрокинуть его, перегрузка суденышка сопровождалась риском захлестнуть его малейшей волной.

На борту парохода груз сетками вынимали из трюма и опускали в кунгасы, причем сыпучие — уголь и соль — из-за недостатка мешков грузили насыпью. У берега кунгасы опорожняли при помощи носилок, реже мешками. Генеральные грузы так же переносили сетками в кунгас, а затем на берегу из кунгасов перетаскивали «вплечевую». Рыбопродукцию грузили так: на берегу вручную заполняли кунгас. У борта судна штучный груз поднимали специальными стропами-храпцами, а россыпь — заранее разостланными в кунгасах сетками. При обработке консервных банок в некоторых комбинатах применяли простейшие конвейеры, рольганги. Передвигали грузы от приборной полосы до складов по роликам вручную, для чего требовалось много рабочих [5, л. 74—75].

1948

6 января, учитывая крайне напряженную обстановку, создавшуюся в рыбокомбинатах Западной Камчатки из-за нехватки продовольствия, а также необеспеченность основными путинными материалами, отсутствие которых могло повлечь за собой срыв подготовки к путине, под погрузку срочно становились «Ительмен» и «Якут». Первому следовало взять 1 500 т продовольствия,

100 т снаряжения и 450 т угля, второму — 2 000 т продовольствия и 600 т промышленного снабжения. Срок выхода «с учётом ликвидации всех дефектов, мешающих нормальному проведению рейса», назначался, соответственно, на 14 и 12 января [21, л. 9].

6 января реорганизованы начавшие работу при УКК ГКРП 2 декабря 1947 г. курсы судоводителей-«двухсоттонников» в курсы штурманов малого плавания. Это делалось ввиду того, что большинство их слушателей имело общеобразовательную подготовку в объёме школы-семилетки (тогда это считалось неполным средним образованием), а также с учётом большой потребности флота в штурманах [21, л. 26].

10 февраля Совет Министров СССР принял постановление № 248. Оно устанавливало, что при хищении и недостачах продовольственных и промышленных товаров в государственных предприятиях и учреждениях, колхозах, кооперативных и общественных организациях, помимо привлечения виновных к уголовной ответственности, с них в судебном порядке взыскивался причинённый ущерб в пользу потерпевших организаций. На имущество виновных «в обеспечение взыскания» налагался арест. Постановление обязало руководителей во всех случаях возбуждения уголовных дел о хищении и недостачах предъявлять иски о взыскании с виновных причинённого ущерба. Одновременно признавалось утратившим силу постановление Государственного Комитета Обороны от 22 января 1943 г. «Об усилении борьбы с расхищением и разбазариванием продовольственных и промышленных товаров в части размера возмещения за причинённый ущерб, взыскиваемого с виновных в хищениях, недостачах и злоупотреблениях товарами» [21, л. 440]. Под предлогом выполнения этого постановления за якобы выявленную недостачу продовольствия в судовых кладовых вскоре были осуждены несколько моряков.

14 февраля объявлены итоги Всесоюзного социалистического соревнования предприятий МРП за четвёртый квартал 1947 г. Победителем признан экипаж парохода «Чавыча» (капитан Е. Д. Бессмертный), получивший третью денежную премию в размере 22,5 тыс. руб. [21, л. 239].

10 марта в Хабаровск для «изыскания» и доставки в Петропавловск листовой котельной стали и электродов для ремонта простаивающего «Орочона» отправлен групповой механик Д. В. Таушканов. Делалось это ввиду того, что «Орочон» «в основном по всем объектам, кроме котлов, отремонтирован, а потребность в тоннаже для обеспечения пугины 1948 г. крайне возросла» [21, л. 389].

2 апреля «для вывоза рыбопродукции по специальному назначению из Озерновского рыбокомбината на Сахалин, гор. Корсаков и Петропавловск» начальнику КРФ приказывалось после сдачи груза принять в Озерной на «Коккинаки» 30 000 ящ. консервов и 950 т рыбы для Петропавловска. Бункер для «Коккинаки» должен был доставить «Барнаул» [23, л. 119].

6 апреля на судах ГКРП началась организация гидрометеостанций. Эту работу пытались начать и раньше. Так, еще 31 января 1947 г. Камчатское управление гидрометеослужбы (КУГМС) открыло станции на пароходах «Анатолий Серов» (капитан М. Е. Зеленский), «Щорс» (капитан П. Я. Жуковский), «Чапаев» (капитан А. Д. Коломеец), «Терек» (капитан Г. Д. Давыдов). Но они наблюдений почти не производили, а капитаны, «не чувствуя ответственности за порученное им дело, к выполнению приказа отнеслись формально, пользуясь отсутствием повседневного контроля». Теперь дело сбора информации о погоде взяло на себя МРП. Оно предписало всем судам ГКРП по выходе из Петропавловска проводить наблюдения и передавать их через радиостанцию Петропавловского морского рыбного порта в адрес «Петропавловск-погода» в сроки не позднее получаса с момента наблюдений. На капитанов налагалась персональная ответственность за это. Они должны были по возвращении в порт сдавать отчет по установленной форме капитану порта и КУГМС, передавая последнему также записи судовых наблюдений и сводки за подписями радистов. Начальнику рыбного порта А. С. Херсонскому запрещалось оформлять выход судов без справки от КУГМС о сдаче судном установленной отчетности [23, л. 11—12].

24 апреля в Петропавловск из Владивостока пришла учебная баркентина «Штурман», построенная в Финляндии в 1947 г. Судно предназначалось для прохождения учебной практики студентами Петропавловского морского рыбопромышленного техникума [24, л. 10]. Оно оказалось построенным из невыдержанного леса, корпус тёк, фок- и грот-мачты потрескались, бизань-мачта нуждалась в замене.

28 апреля во Владивосток из Ленинграда прибыли грузовые шхуны финской постройки «Креветка», «Медуза», «Коралл» и «Кальмар». После ремонта и снабжения две первые шхуны отправились в Петропавловск в мае и июне соответственно, две оставшиеся — в июне и июле [25, л. 68].

4 мая руководству КРФ приказано в течение десяти дней наладить на судах работу курсов повышения квалификации моряков

«с вовлечением в учёбу всего командного и рядового состава судна с разбивкой на группы по специальностям: кочегары, машинисты, матросы, штурманы, механики». Капитаны должны были выделить для технической учёбы специальные дни и часы занятий, назначить преподавателями дипломированных механиков и штурманов, «взять под свой контроль дело технического обучения и самим принять участие в преподавании». Несмотря на низкий уровень подготовки кадров, в 1947 г. на всех судах КРФ окончили учёбу всего 77 чел. вместо 215 запланированных. В первом квартале 1948 г. занимались только 17 моряков [23, л. 262].

15 мая по распоряжению правительства СССР началась организация Мечигменской моторно-зверобойной станции (МЗС) в Чукотском национальном округе «для оказания помощи населению Чукотки». Ввести её в строй намечали осенью 1948 г. В начале мая к отправке в Мечигменскую губу в Петропавловске готовился пароход «Кура». На него грузили продукты из расчёта годового запаса на 100 чел. Туда же намеревались «занарядить» одну из парусно-моторных шхун, поступление которой ожидалось в 1948 г., два сейнера, построенных в Николаевске-на-Амуре, два катера типа «Ж», собранных на ПСРВ, 30 рыбацких лодок и кунгасов. На «Куре» отсутствовали тяжеловесные грузовые стрелы, что не позволяло снять с неё, например, тракторы. Ранее пароход планировался на перевозку леса с Сахалина, поэтому его направление на Чукотку вызвало большое неудовольствие отдела капитального строительства ГКРП. Тем не менее, рейс на Чукотку тоже был необходим: в бухте Провидения на обратном пути «Кура» могла бы снять рыбопродукцию, хранившуюся там уже третий год [23, л. 268—270].

28 мая приказом по ГКРП № 326 утвержден представленный флотом план на 1948 г. Он предусматривал перевозку 180 000 т и 5 000 чел. силами 16 судов общей грузоподъемностью 41 822 т, двух 300-тонных шхун и буксира «Кашалот». Стоимость транспортных услуг устанавливалась равной 303,5 млн руб. Среднегодовой списочный состав моряков определялся в 777 чел. с фондом зарплаты 13,2 млн руб., в том числе 150 тыс. руб. валютой [23, л. 495].

3 июля на основании распоряжения Совета Министров СССР № 2143 от 25 февраля 1948 г. и приказа МРП СССР № 87 от 1 марта 1948 г. начальнику КРФ предписывалось укомплектовать командой прибывшую из Владивостока парусно-моторную шхуну «Креветка» и отправить ее в рейс в Мечигменскую губу.

Там шхуну следовало передать Мечигменской МЗС «со всем числящимся за шхуной имуществом и снабжением». К тому же «Креветка» должна была доставить на буксире в Топатский рыбокомбинат катер БК-81 [26, л. 107].

5 июня в Петропавловск из Владивостока прибыла парусномоторная шхуна «Медуза» [11, л. 4].

29 июня пришла шхуна «Коралл» [11, л. 4].

11 июля пришла шхуна «Кальмар» [11, л. 4].

21 июля прибыли однотипные шхуны «Жемчуг», «Актиния» и «Мидия» [11, л. 4].

4 августа началось снаряжение Чукотской экспедиции. Её размещали на «Щорсе» (капитан И. Д. Кадет). Погрузка судна в Петропавловске должна была завершиться 6 августа. Затем оно снималось в Усть-Камчатск (выгрузка-погрузка 96 часов) и шло в Майно-Пыльгино (разгрузка 36 часов), затем в бухту Провидения (выгрузка 24 часа, погрузка 120 часов). Конечный пункт плавания — Мечигменская губа, где предполагалось простоять 10 суток. Все распоряжения начальника экспедиции являлись обязательными для капитана «Щорса» [26, л. 203].

12 сентября на шхуне «Актиния» при пуске вышел из строя вспомогательный двигатель. Один конец его коленчатого вала был связан с генератором, дававшим электроосвещение, другой — с помпой. Крепление мотылёвого подшипника двигателя не проверялось со времени выхода шхуны из Ленинграда. Болты отделились от вибрации, отчего «подшипник имел недопустимую слабинку, особенно в последнее время сильно стучал». При пуске двигателя был разбит его картер, сломаны шатун и вкладыш подшипника, согнут коленчатый вал, задраны втулки цилиндров. Двигатель не подлежал восстановлению. «Старший механик... не проявлял надлежащего ухода за дизель-мотором, чем грубо нарушил статью 186 Устава внутренней и повседневной службы для флота рыбной промышленности СССР... Старшего механика парусномоторной шхуны «Актиния»... как не имеющего квалификации судового механика и достаточного практического опыта по эксплуатации двигателей внутреннего сгорания, уволить с работы в системе ГКРП». Инженерно-технический состав управления флота предупреждался, что за подобные аварии по вине неквалифицированных механиков теперь будет отвечать технический отдел [18, л. 48—49].

22 сентября в соответствии с указаниями МРП СССР проведен инспекторский осмотр парохода «Чавыча». 6 октября подобному

осмотру подвергся парохода «Терек» [27, л. 92—92 об.]. С этого момента практика подобных регулярных проверок прочно вошла в повседневную деятельность флота.

15 октября «Сима» следовала из бухты Ахомтен (ныне Русская) во Владивосток. В 180 милях от Владивостока произошла авария главных котлов. Авральной работой экипаж сумел ввести в работу только один из них, позволивший продолжить плавание. Авария произошла вследствие нарушений действовавших «Правил обслуживания судовых котлов и ухода за ними» и продления срока между чистками котлов на 1 200 часов против установленных норм. Во Владивостоке «Симе» потребовался серьёзный ремонт: вальцовка дымогарных труб, замена связей, ремонт пароперегревателя, чеканка швов и правка задних стенок всех огневых камер правого котла. Это повлекло за собой большой непроизводительный простой [18, л. 101].

30 октября установлены часовые нормы выгрузки танкеру «Херсонес»: летом 7 т мазута и 10 т лёгкого топлива, зимой — 3,5 и 9 т соответственно. По рапорту капитана А. М. Чубатова и старшего механика В. М. Рядченко ранее действовавшие более высокие нормы, введённые еще в 1939 г., для этого судна оказались невыполнимыми [27, л. 63].

1 ноября с судов отзывались все курсанты группы штурманов, учившиеся в УКЖ, и направлялись для продолжения теоретической учёбы. Курсантов, прибывших с плавающих судов ранее этого срока, временно, до начала учёбы, распределили на ремонтировавшиеся пароходы [27, л. 7].

16 ноября флоту передан находившийся в ведении Комхоза ГКРП жилой многоквартирный дом № 6 по ул. Морстроя (Красная сопка) [26, л. 121].

3 декабря назначена техническая комиссия под председательством начальника отдела флота ГКРП Альфонского для определения минимально необходимого ремонта парохода «Щорс» и возможности его эксплуатации на завозе промыслового снаряжения на рыбокомбинаты Камчатки короткими переходами в 200—300 миль. Этому изношенному судну требовался серьёзный ремонт, который намеревались начать в Дальнем в сентябре 1949 г. Пока же, учитывая острый недостаток тоннажа для обеспечения комбинатов, судно решили использовать «с учётом минимальной задержки в ремонте на СРВ и минимальных затрат на ремонт» [27, л. 7].

В 1948 г. КРФ возглавлял начальник П. Д. Киселёв, главным инженером предприятия трудился Н. А. Цимбал, главным бухгал-

тером — С. П. Богатырев, начальником планово-экономического отдела — В. И. Алексеев, начальником коммерческого отдела — П. М. Данилов [6, л. 58].

По состоянию на 1 января 1948 г. КРФ включал: Владивостокское морское агентство, подсобное хозяйство и 19 судов общей грузоподъемностью 42 419 т. В течение года численность судов менялась так: в мае их стало 20, в июле — 21, в сентябре — 24 [28, л. 21]. В течение 1948 г. прибыло шесть судов, в том числе один пароход («Умба»), четыре шхуны и одна учебная баркентина.

К 1 октября 1948 г. КРФ состоял уже из 25 судов: 15 пароходов («Орочон», «Ительмен», «Сима», «Чавыча», «Эскимос», «Якут», «Чапаев», «Щорс», «Анатолий Серов», «Коккинаки», «Рылеев», «Барнаул», «Умба», «Кура», «Терек»), двух танкеров («Максим Горький», «Херсонес»), одного буксира («Кашалот»), шести шхун («Медуза», «Кальмар», «Коралл», «Жемчуг», «Мидия», «Актиния») и учебной баркентины («Штурман») [27, л. 71]. К концу 1948 г. общая грузоподъемность флота увеличилась до 44 898 т [19, л. 4].

Техническое состояние флота оставалось неудовлетворительным.

Пароход «Орочон» простоял в ремонте на ПСРВ более трёх лет, но был готов всего на 85 %. По графику он должен был войти в строй 1 февраля 1949 г., но и этот срок считался лишь вероятным. Регистр СССР запретил дальнейшую эксплуатацию «Ительмена» из-за крайне изношенного корпуса. «Чавыча» требовала полного восстановления котлов. По заключению Регистра, без ремонта этот судно работать не могло. «Эскимос» весь 1948 г. простоял в капитальном ремонте. Его общая готовность оценивалась в 50 %, работы шли крайне медленно.

Пароход «Чапаев» ожидал капремонта, намеченного на февраль 1949 г. «Щорс» нуждался в правке котельных топков. «Терек», имевший слабый изношенный корпус и маломощную машину, чинился в начале 1948 г. и снова требовал среднего ремонта машины, корпуса и котлов. «Якут», получивший большие повреждения корпуса, находился в неудовлетворительном состоянии, его палуба и надстройки нуждались в капитальных работах, котлы требовали замены, как пришедшие в полную негодность. «Анатолий Серов» пребывал в удовлетворительном состоянии и ожидал планового обслуживания.

Пароход «Коккинаки» ждал капитальной починки. Его корпус был сильно повреждён, палубы текли. Механизмы нуждались в среднем ремонте, котлы — в правке топков и замене дымогарных труб. «Рылеев» с сентября 1948 г. находился в порту Дальний.

«Барнаул» в сентябре 1948 г. пришёл на ПСРВ с объёмом работ в 3 млн руб. Танкер «Максим Горький» нуждался в доке, а его главный двигатель — в капитальном ремонте. ПСРВ не могла заменить цилиндрические втулки, крышки, поршни, выхлопные клапаны и топливную аппаратуру этой машины. Танкер «Херсонес» встал на ПСРВ в начале декабря 1948 г. Флот запросил разрешения МРП только на ремонт главного двигателя и механизмов без переоборудования. Это давало возможность с мая 1949 г. начать снабжение топливом рыбокомбинатов, что было особенно необходимо, потому что «Максим Горький» должен был надолго выводиться из эксплуатации. Буксир «Кашалот» требовал среднего ремонта корпуса. Пароход «Умба», недавно пришедший в Петропавловск, нуждался в капитальном ремонте. По решению МРП 1 февраля 1949 г. он должен был выйти из Владивостока на внешнюю базу.

Сроки ремонта, как правило, затягивались. Но винить в этом только судоремонтников было бы несправедливо. Во многих случаях сам КРФ медленно оформлял договоры и ведомости. Он представлял ПСРВ документы с большим опозданием, что мешало верфи своевременно их обрабатывать, составлять калькуляции, заготавливать материалов и выпускать чертежи. Примером этого может служить буксир «Кашалот». Его дефектовочные ведомости были сданы на верфь вместо 1 ноября 1947 г. только 7 февраля 1948 г. Ведомости парохода «Эскимос» следовало выписать за два месяца до постановки в ремонт, то есть 1 декабря 1947 г., но в середине марта 1948 г. они еще не были готовы [21, л. 405].

Из-за острой нехватки тоннажа ряд судов продолжал эксплуатироваться под всевозможные гарантийные письма, адресованные инспекции Регистра СССР. Изношенные пароходы выходили в плавание так. Судно, намеченное к отправке в рейс, полностью загружалось. Инспекция Регистра, поставленная перед этим фактом, была вынуждена «ввиду особой срочности и важности рейса, от чего зависит выполнение плана рыбодобычи Камчатки» (обычный текст гарантийного письма), выпускать его в море «только на один рейс». Продолжительность рейса определялась в месяц с правом плавания при ветре не свыше шести баллов и прочими ограничениями. Но к намеченному сроку судно никогда в Петропавловск не возвращалось, а эксплуатировалось по полгода и больше, причём в порт ни под каким видом не допускалось, так как в этом случае Регистр немедленно поставил бы его на прикол. В результате оно окончательно «добивалось» и становилось на длительный и крайне медленно шедший ремонт.

Так в 1948 г. вышло и с «Барнаулом». При неудовлетворительном техническом состоянии его в апреле выпустили в рейс на две недели, причем разрешили плавать при ветре не более шести баллов (укрыться от сильного ветра на Западной Камчатке было нелегко). Зная об этом, ГКРП задержал «Барнаул» в рейсе до 30 августа. Пароход проплавал четыре месяца без всякого профилактического ремонта и, главное, без котлочистки. Его котлы переработали уже три нормы, и дальнейшая их эксплуатация грозила тяжёлой аварией, произошедшей, например, на «Тереке».

В соответствии с Правилами технической эксплуатации судовых котлов, их следовало ежесуточно продувать. Однако делать это было невозможно ввиду большого расхода пресной воды, пополнить запасы которой на побережье Камчатки, где месяцами без заходов в порт плавали суда КРФ, было нельзя. Это отражалось на техническом состоянии котлов. По правилам, через каждые 1 500 часов работы полагалось производить котлочистку. Но это требование тоже не выполнялось. Ряд судов плавал без чистки до четырёх месяцев. Такая практика в 1947 г. на «Тереке» и закончилась просадкой топки [11, л. 4—5]. Этот пароход пять месяцев эксплуатировался на восточном побережье, не заходя в порт, и имел просроченные документы, то есть плавал без соответствующего на то права [19, л. 6]. По гарантийным письмам в 1948 г. плавали «Чавыча» и «Щорс».

Пришедшие парусно-моторные шхуны в летнюю навигацию 1948 г. работали частично. По её окончании все они требовали ремонта, главным образом, подводной части. Отсутствие в Петропавловске слипов, позволявших поднять суда на берег, сильно осложняло проведение их качественного технического обслуживания [24, л. 10].

Баркентину «Штурман», предназначавшуюся для Петропавловского моррыбтехникума, в связи с тем, что в 1948 г. в смете учебного заведения её содержание не предусматривалось, приказом по ГКРП передали на баланс КРФ. Здесь баркентина числилась до конца года, «не принося никакой пользы, являясь тяжёлым бременем, принося ничем не оправдываемые убытки». Руководство флота предлагало в 1949 г. передать «Штурман» на баланс техникума [24, л. 10].

В 1948 г. коэффициент использования грузоподъемности вместо планового 0,8 фактически составил 0,685. Это объяснялось как перевозками так называемых «легковесов», чаще всего консервной тары, а также отправлением с недогрузом [11, л. 6].

Рейс «Терека» в Корф весной 1948 г. длился 55 дней. Здешний рыбокомбинат, занятый ловом, не принимал никаких мер к тому, чтобы быстрее разгрузить судно, зная, что ГКРП его отсюда не отзовёт. После окончания разгрузки заместитель начальника ГКРП П. М. Макштас дал указание передать обратно на судно с большим трудом и продолжительной затратой времени снятые в Анапке 800 т соли. Затем задание изменили уже в ходе рейса: приказали выгрузить в Олюторке 350 т соли, в Пахаче — 450 т. «Терек» дал флоту 97 500 руб. дохода от фрахта. А от задержки в рейсе и многочисленных переходов себестоимость судна за это же время составила 275 000 руб. Таким образом, убыток за один рейс определился в 184 000 руб.

Характерен рейс «Якута» в Анадырь в июле 1948 г. Пароход 6 июля стал под погрузку путинного груза, 10 июля снялся в рейс. Уже в ходе плавания ГКРП дал указание «Якуту» взять в Шубертово 60, в Усть-Камчатске — 100 рабочих и развести их по всем комбинатам Карагинского района. Но ГКРП толком не знал, где нужны люди, а где нет: Хайлюлинский комбинат принимать их отказался. На выполнение этой попутной задачи пароход затратил шесть суток, получив за билеты с пассажиров 6 300 руб., но израсходовав на их перевозку 43 056 руб. и к тому же опоздав в Анадырь к началу хода рыбы. Анадырский комбинат не принял никаких мер к ускорению разгрузки, и судно простояло здесь 24 дня с убытком 76 347 руб. После этого пароходу приказали погрузить 1 500 т рыбы для бухты Провидения. В результате плохой обработки он пребывал под погрузкой еще 20 суток с убытком 100 464 руб. Недогруз 1 000 т продукции и бесполезный простой, за время которого «Якут» смог бы перевезти 3 000 т угля из бухты Угольной на Восточную Камчатку, привели к потере флотом 71 000 руб.

«Анатолий Серов» с 9 июня по 23 июля 1948 г., то есть 43 дня, ходил в Пенжино и Палану. В течение рейса судно выполнило четыре дополнительных захода, не предусмотренных планом. Оно же в августовском рейсе на Западную Камчатку с путинным грузом вместо запланированных пяти сделало пятнадцать заходов, так как его передвигали с места на место по мере освобождения комбинатов от других судов и возникающей необходимости в каком-либо грузе, имевшемся на его борту. Изменение графика рейса привело к излишней задержке на 15 суток и опозданию с выходом в снабженческий рейс в Пенжино.

«Чавыча» с цементом и разным грузом находилась на Западной Камчатке в течение 37 суток из-за того, что комбинаты раз-

гружали цемент очень медленно. В конце концов по приказанию МРП СССР пароход снялся на Сахалин с 120 т цемента. Он же 25 сентября пошёл в Усть-Камчатск с большим недогрузом и недополучением 109 800 руб. фрахта [5, л. 50—51].

В июне перед КРФ поставили задачу: обеспечить Усть-Камчатский комбинат консервной банкой. Для этого сняли с перевозки сахалинского леса «Коккинаки». Экипаж лесовоза устроил палубные крепления, позволившие пароходу взять на 40 тыс. ящ. больше нормальной грузоподъёмности. Планировалось после обеспечения Усть-Камчатска, не разбирая креплений, завести банку на Западную Камчатку. К отгрузке тары в Петропавловске были подготовлены и рыбный порт, и жестянобаночная фабрика, рассчитывавшие обработать судно за трое суток. Но тут вмешалось МРП, которое по прибытии «Коккинаки» в Петропавловск приказало направить судно в балласте на Сахалин за лесом, попутным рейсом завести в Погранкомбинат 100 т груза и 120 корейских рабочих. Затем ГКРП приказал погрузить на пароход 500 т путинных грузов для 15 заходов на Западную Камчатку. Таким образом, судно задержалось под погрузкой в Петропавловске и выгрузкой на Западной Камчатке на 20 суток, сделав рейс с недогрузом 1 500 т. Это принесло флоту убыток 23 400 руб. вместо прибыли 303 000 руб., которые он мог получить от перевозки банки.

Исключительно нерационально в 1948 г. эксплуатировался буксир «Кашалот». По графику он должен был водить из Петропавловска в Усть-Камчатск гружёные баржи, но его ГКРП направил буксировать «сигары» из Усть-Камчатска на комбинаты восточного побережья. Этого делать не следовало, так как «Кашалот» имел весьма ограниченный запас угля и воды и не был рассчитан на такое продолжительное плавание. В результате «буксир за всё время сделал всего три рейса, а остальное время стоял в ожидании угля и воды, причем неоднократно оказывался в аварийном состоянии из-за отсутствия бункера». Эксплуатационные расходы «Кашалота» по буксировке легли на стоимость леса бременем в сумме 1,1 млн руб. [5, л. 52].

Невозможность получить на побережье Камчатки воды и угля тоже оказывало большое влияние на выполнение графиков движения. Как правило, из-за больших простоев и дополнительных незапланированных заходов по приказам ГКРП судам не хватало запасов для выполнения рейсов, и они возвращались в Петропавловск [11, л. 7].

Морское агентство во Владивостоке (начальник С. И. Добрынин) за 1948 г. обслужило семь судов флота: танкеры «Херсонес» и «Максим Горький», пароходы «Рылеев», «Ительмен», «Сима», «Чапаев» и «Умба». Последний прибыл во Владивосток из Ленинграда 28 июля 1948 г. Все суда снабжены топливом, материалами и продуктами, им оказаны агентские услуги. Обслуживать суда было сложно ввиду отсутствия у агентства своих причалов и буксиров, недостатка необходимого портового хозяйства у Владивостокского рыбного порта. Поэтому агентству в большинстве случаев приходилось обращаться за помощью к торговому порту и другим организациям. Они же выполняли заявки агентства в последнюю очередь, после завершения своих работ.

Мелкий судоремонт проводился в механической мастерской агентства (заведующий Н. С. Домра), частично — в мастерской треста «Востокрыбхолод». Более крупные работы на сумму 365 тыс. руб. на «Симе», «Ительмене» и «Херсонесе» выполнила Владивостокская судовой верфь.

Пароход «Сима» сделал из Владивостока два «внешних», то есть заграничных рейса, «Чапаев» — восемь. Набрать моряков на эти пароходы оказалось трудно: собственных работников, допущенных для работы за границей, не имелось. Поэтому по распоряжению МРП были сделаны «переброски целого ряда работников из других организаций и откомандирование наших в другие организации». Списание моряков, не оформленных в заграничные рейсы, создало значительный резерв, содержащийся до распределения по судам [25, л. 68].

В начале 1948 г. инициатором соревнования среди моряков за выполнение годового плана грузоперевозок к 31-й годовщине Октябрьской революции 1917 г. выступил экипаж парохода «Анатолий Серов». Моряки «Барнаула» поддержали призыв товарищей и обещали перевезти сверх задания еще 1 000 т, принимая активное участие в разгрузке. Они решили отработать на лебедках 600 часов, не допустить по вине экипажа порчи и поломки грузов, обеспечить бесперебойную работу судовых механизмов.

Команда этого парохода трудилась замечательно. За восемь месяцев 1948 г. при плане 2 800 т она перевезла 7 428 т, то есть выполнив задание на 265 %. Несмотря на неисправность судна, моряки приложили много старания к тому, чтобы увеличить его оборачиваемость и содержать механизмы в полной исправности. Перед каждым рейсом они тщательно готовились к выходу в море: зачищали трюмы, льяла, меняли негодный такелаж. Особенно

трудно приходилось неуккомплектованной палубной команде. Ходовую вахту вместо двух матросов нёс один. При разгрузке команда, помимо судовых работ, обслуживала лебёдки. Своими силами моряки выгрузили 3 230 т, отстояв на лебёдках 1 900 часов. Это высвободило много рыбаков, необходимых комбинатам для выполнения планов.

Успешно прошёл ответственный рейс Сахалин — Камчатка. При погрузке на Сахалине домиков для Митогинского комбината моряки проявили особую находчивость. Так как плавучие средства отсутствовали, они поставили пароход перпендикулярно берегу на расстоянии 150 м, завели с обоих бортов леера, закрепили судно за мёртвый якорь. Отгружаемые плоты подтягивали от берега к борту брашпилем. Ходовой конец заводили с весельной шлюпки. Такая находчивость позволила погрузить восемь жилых домов за два дня. Кроме них, барнаульцы решили взять на Сахалине две «сигары» объёмом по 1 000 «кубов» каждая. Обе доставлены на место в полной сохранности.

Досрочному выполнению годового плана способствовали хорошо поставленная агитационно-массовая работа и социалистическое соревнование. В этом была заслуга партийной организации, возглавляемой коммунистом Замятиным. Особенно отличился капитан Л. И. Кужель. Помимо руководства судном он выступал перед экипажем с докладами и беседами, разъяснял задачи каждого рейса, организовал проверку выполнения принятых обязательств. Капитан помогал морякам осваивать технические знания. Очень хорошо трудились старший помощник капитана Скаврунский, боцман Шапетов, второй помощник капитана Янсон. Бесперебойную работу механизмов обеспечили старший механик Суликовский, второй механик Малышев, четвёртый механик Пичугин, машинист Антоновский, кочегары Луганский, Панов, Боровик [29, № 213].

В конце 1940-х гг. очень тяжёлое положение на Камчатке складывалось с доставкой пассажиров. На судах ГКРП они, как правило, перевозились на палубах или в грузовых помещениях — твиндеках. На «Чавыче» на палубе, заставленную тяжеловесами, посадили 250 чел. Отсутствие специальных пассажирских судов и нежелание грузовых пароходов ММФ брать людей заставляло ГКРП не признавать никакие нормы их приёма. Обычно людей следовало гораздо больше, чем это разрешала инспекция Регистра СССР. Перевозка пассажиров зачастую совмещалась с транспортировкой горючего, в том числе и бензина, а иногда и взрывчатых веществ, что было недопустимо.

Особенно тяжёлое положение складывалось на комбинатах: желающие выехать отсюда ждали пароходов месяцами, обращались с жалобами и за помощью в вышестоящие организации, вплоть до правительства. В комбинатах зачастую прибывавшее судно «брали штурмом»: к нему подходили кунгасы, заполненные людьми, буксировавшие их катера уходили, и капитану ничего не оставалось, как поднимать пассажиров на палубу. Руководство КРФ полагало, что «вполне назрел вопрос о выделении для Камчатки четырёх пассажирских судов, для которых организовать регулярную пассажирскую линию по восточному и западному побережьям» [5, л. 53].

На будущее следовало подумать и о расширении самого КРФ. Его командование полагало, что в ближайшие годы для организации перевозок с побережья ему потребуются ещё 14 судов грузоподъёмностью по 4 000 т каждое. Они должны были отвечать следующим требованиям:

- иметь стальные корпуса с ледовой обшивкой по всей длине, стальной гребной винт и руль, приспособленный для плавания во льдах;

- располагать запасами топлива и воды на 20 ходовых суток и 30—40 суток грузопераций;

- развивать ход 15—16 узлов;

- иметь, помимо обычных, на каждом судне по две тяжеловесные стрелы, способные поднимать по 30—40 т, мощные и прочные брашпили, способные выбирать якоря на волнении 6—7 баллов;

- предусматривать максимум свободной площади палубы для приёма тяжёловесов (кунгасов, катеров), пассажирские каюты третьего класса или «эмигрантского» типа на 100—120 чел., хорошую теплоизоляцию всех помещений;

- обладать электрорадионавигационными приборами: эхолотами, радиопеленгаторами, радиолокаторами.

Помимо транспортных судов, флот нуждался в ледоколе для Петропавловского морского торгового порта [5, л. 69—70].

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКК, ф. 470, оп. 1, д. 6.
2. Там же, д. 31.
3. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 66.
4. Там же, ф. П-2, оп. 2, д. 1360.
5. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 35.
6. Там же, д. 70.

7. ГАКК, ф. 277, оп. 2, д. 3.
8. Камчатская правда. Комплект за 1946 г.
9. ГАКК, ф. 407, оп. 1, л. 60.
10. Там же, ф. П-2, оп. 2, д. 895.
11. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 18.
12. Там же, д. 71.
13. Там же, д. 65.
14. Камчатская правда. Комплект за 1947 г.
15. ГАКК, ф. 277, оп. 2, д. 4.
16. Там же, ф. 407, оп. 1, д. 7.
17. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 81.
18. Там же, ф. 470, оп. 1, д. 129.
19. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 75.
20. Там же, ф. 407, оп. 1, д. 63.
21. Там же, д. 89.
22. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 72.
23. Там же, ф. 470, оп. 1, д. 90.
24. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 76.
25. Там же, д. 77.
26. Там же, ф. 470, оп. 1, д. 91.
27. Там же, д. 92.
28. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 73.
29. Камчатская правда. Комплект за 1948 г.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

А. П. ПИРАГИС

Я ЖИЛ НА «СУХАРНОМ»

(воспоминания старожила г. Петропавловска-Камчатского)

ДОРОГА В ПЕТРОПАВЛОВСК. МЫ ЖИВЁМ НА МИКОЯНОВСКОЙ (1954—1956)

Чтобы попасть на Камчатку, наша семья из пяти человек: папа, мама¹, я, брат Юра и сестра Лена — почти неделю жила на вокзале во Владивостоке. Спали на лавках среди взятого с собою домашнего скарба, который можно было нести в руках. Рядом находились такие же бедолаги, снявшие с насиженных мест и ждавшие пароход на Петропавловск-Камчатский. То и дело из разговоров взрослых до меня доносились слова: «океан», «шторм», «качка», «цунами», «север», «вулканы», «вербованные»...

На маленькой железнодорожной станции в дальневосточной тайге, где мы прожили почти шесть лет, таких слов слышать не приходилось. От них веяло неизвестностью и какой-то жутью. Я чувствовал себя неуютно. Скорее всего, мне передавалось от взрослых их беспокойство о том, как там, на новом месте, сложится жизнь, и стоило ли переезжать к черту на кулички.

Рядом на скамейке ждала парохода семья с маленьким ребенком и девочкой моих лет. У неё были длинные волосы, и она разрешала их заплетать. Мне это нравилось. Как-никак, у меня была сестренка, и я, хотя кое-как, но мог это делать. Мы вместе бегали по залу и, разогнавшись, скользили на ногах по керамической плитке, устилавшей пол.

В один из дней мама повела нас с братом показать Владивосток. Впервые в жизни видел автобусы, легковые машины и трамвай. На нём мы даже проехали несколько остановок. Поражали многоэтажные каменные дома, асфальтированные улицы. В небольшом селе, где мы жили, дома были деревянные и одноэтажные, а тротуары из досок. На центральной улице Владивостока почти на каждом углу продавали мороженое. Запомнились афиши фильма «Бродяга».

На дворе стоял октябрь 1954 г. Мне шёл девятый год.

Наш пароход назывался «Сибирь». Корпус у него был выкрашен в чёрный цвет, и только палубные надстройки — в белый. Каюта оказалась малюсенькая и узенькая, как пенальчик, с иллюминатором. Был уже вечер. Пароход выходил из порта. Рядом кто-то рассказывал про залив Петра Великого и бухту Золотой Рог. Эти слова мне тогда ни о чем не говорили, я смотрел на огни города и судов.

Раньше мне не приходилось есть в столовой, её в селе просто не было, а тут обедали в пароходном ресторане. Отец заказывал померанцевую водку, а нам — компот из ананасов. Впервые узнал, что толчёная, или мятая, картошка называется картофельное пюре.

Знатоки еще во Владивостоке говорили, что с октября начинается сезон штормов. Рекомендовали от укачивания достать солёных огурцов. Отец на владивостокском базаре купил трёхлитровую банку огурчиков.

Опять мои уши улавливали в разговорах незнакомые слова.

«Прошли пролив, скоро начнет штормить», — сказал кто-то в коридоре.

Через некоторое время в каюту заглянул матрос и сказал, чтобы задраили иллюминатор, потому что надвигается шторм.

Вскоре весь пароход скрипел и дрожал. Казалось, что он развалится и пойдёт ко дну. От килевой и бортовой качки нас бросало на койках из стороны в сторону. Внутри меня что-то поднималось и опускалось. Стало тошнить. Шторм продолжался почти три дня. В иллюминатор бились брызги, а видневшиеся волны были с белыми гребнями. Рядом на койках пластом лежали отец, брат и сестра. Нас укачивало. Только мама была на ногах и приносила нам что-нибудь перекусить, но в рот ничего не лезло. Спасали солёные огурцы с чёрным хлебом и вода.

Наша каюта была с правого борта, и мы видели только волны и океанский простор. С верхней палубы увидел берег Камчатки. Высокие сопки, скалы с белыми прожилками снежников. Где здесь можно жить? На палубе было ветрено и холодно.

В каюте стал расспрашивать мать о месте, куда мы плывем.

«Город Петропавловск-на-Камчатке», — ответила она.

Мне вспомнился город Владивосток, и я успокоился.

«Сибирь» 25 октября 1954 г. пришвартовалась в Петропавловском порту в темноте. То ли вечер, то ли ночь, было непонятно. Причал освещался фонарями. Прибывшие пассажиры быстро исчезли, а мы кучкой ждали машину. Пришла грузовая полупортка, наша семья забралась в неё и уселась на свои узлы. Отец назвал адрес. Сказали, что дом за городом.

Когда выехали из порта, оказались в полутьме. Сразу начался подъём. Улица освещалась слабыми фонарями (улица Ленинская). Рассмотреть ничего не удалось. Вскоре фонари пропали, и мы поехали в темноте с включенными фарами. Дорога петляла, и где-то вверху, как бы на небе, светились редкие огоньки. Казалось, они были вокруг.

Утром первым делом выглянул в окно. За ночь выпал небольшой снег, и было бело. Светило солнце. Взгляд упирался в сопку. Посмотрел в другое окно — тоже сопка². От нетерпения выскочил на улицу, чтобы осмотреться.

День стоял ясный, и округа хорошо просматривалась. Над домом возвышались сопки, и он стоял среди них. На их склонах ютились небольшие одноэтажные домики. Привычный к деревянным строениям, я тут же сравнил их домами в нашем селе. Там, где мы жили раньше, они были все рубленые, а эти — из разных досок и дощечек. Больших зданий, как во Владивостоке, сколько ни всматривался, вдали не увидел. Всё было, как в нашем селе, только домов здесь было больше.

Первое время я постоянно сравнивал своё прежнее место жительства с Петропавловском. Отличий находил не очень много. Я был разочарован. Ведь ожидал другого. Думал: раз город, то обязательно — как Владивосток: с асфальтированной дорогой, автобусами и трамваем, с большими каменными домами.

В последующие дни знакомство с окрестностью продолжилось.

Уже через два дня после приезда пошел в ближайшую школу. Ею оказалась семилетняя школа № 15³.

Наш дом стоял на чётной стороне улицы Микояновской⁴ и был предпоследним перед хлебосухарным заводом⁵. К школе приходилось идти по главной дороге, спускаясь до контрольно-пропускного пункта⁶, который находился в районе стоящего сейчас памятника «Танк Т-34», а затем поворачивать влево, к нынешнему рынку. Школа размещалась в большом бараке с коридором. По сторонам коридора были классы. Они отапливались печками, топки выходили в коридоре. Учительницу звали Зоя Владимировна.

В ближайшее воскресенье я ходил с отцом на базар покупать кухонный стол и табуретки. Базар оказался метрах в трёхстах от дома, напротив теперешней краевой больницы, и назывался барахолкой.

Народу было много. На земле, на расстеленных газетках, брезенте и каком-то тряпье лежали поношенные вещи, всякие старые предметы, обувь, железки и даже ржавые гвозди. Красова-

лись нарисованные на клеенке котята и лебеди. Вереница людей тянулась змейками вдоль таких торговых рядов. В большинстве люди были одеты в фуфайки или ватники, старые длиннополые пальто и шинели, брезентовые плащи. Шапки напоминали солдатские. На ногах красовались резиновые или кирзовые сапоги. В ботинках редко кто был.

Нам пришлось обойти почти весь базар, прежде чем мы нашли столяров-кустарей. Стол и табуретки были не окрашены. Отец нёс стол и две табуретки, мне же досталось две табуретки.

Потом я часто ходил на базар поглазеть.

Дома находились больные брат и сестра. Еще на пароходе у брата поднялась температура, на теле появилась сыпь, и пришлось вызывать судового врача. Он определил, что это корь. Мама сразу сказала, что подхватил он её на владивостокском вокзале. На следующий день по приезду в Петропавловск появилась сыпь и у сестры. Врач определила, что они оба болеют корью и scarлатиной одновременно.

До ноябрьских праздников снега не было. Рядом с домом пылили редкие машины. Я усаживался на кучу бревен у дома и смотрел на дорогу. Она была более чем на полтора метра ниже, нежели сейчас⁷, поэтому я с небольшого откоса видел, что находится в кузовах грузовиков. В селе в основном были газогенераторные машины, для которых топливом служил газ, выделяемый из деревянных кубиков, загружаемых в специальный бункер. Мы любили играть этими кубиками. Здесь же машины ездили на бензине. Часто на глаза попадались незнакомые и громоздкие грузовики и тупоносые вездеходы⁸.

Через несколько дней я уже стал ориентироваться в окружающем дом пространстве и научился определять, что где находится. Через дом от нас стояли за забором около десятка складов с мукой для хлебопечного завода. Далее находился сам завод. Ниже дома стояло небольшое одноэтажное здание конторы Камчатторга, а за ним гараж. Слева от гаража был вырытый котлован⁹. Вода в нём замерзла, и я с пока незнакомыми мальчишками гонял по льду консервную банку.

На этом заканчивалась граница моего познания окрестностей в 1954 г.

Примерно в середине ноября 1954 г. после занятий в школе, которые во вторую смену заканчивались затемно, меня у школы встретила ватага мальчишек и с криком: «Бей новенького» — стала избивать. Как мог, я отмахивался от ударов. В неравной

потасовке потерял все пуговицы на пальто и шапку. На улице в это время начинался снегопад с сильным ветром. Мокрый и продрогший, еле-еле приплёлся домой. Ночью у меня начался жар. Я заболел. С того момента три недели был почти в беспамятстве.

Происходившее тогда помню урывками. Слышал незнакомые голоса. Говорили о каком-то мальчишке, болеющем корью, скарлатиной и воспалением легких одновременно. О том, что в поликлинике нет пенициллина, а без него мальчик вряд ли выживет. Я не понимал, что речь шла обо мне. Когда приходил в сознание, рядом видел осунувшееся лицо мамы. В такие моменты просил соленых огурцов и воду. Потом опять забытьё. На голоса родных почему-то не реагировал, а отзывался только на чужие. На этот раз говорили мужчина и женщина. Мужчина был черноволос и с усиками, а женщина с длинными вьющимися волосами. Женщина сделала мне укол. Теперь, когда она приходила, я просыпался, и она делала укол.

Вскоре мне стало легче, и днем я не спал. Однажды трясло дом, но я думал, что это проехал трактор. За окном иногда сильно завывал ветер, и окна залеплял снег. Там, где я жил раньше, зимой ветров не было.

Выздоровел только перед новым, 1955 г., но на улицу, кроме хождения в школу, меня не выпускали.

Мама рассказала, что я стал здоров благодаря помощи соседей из ближайшего дома. Они были врачами — муж и жена и, когда узнали, что я в тяжёлом состоянии и требуется пенициллин, достали его по своим каналам и делали мне уколы. Фамилия врачей была Чолокян¹⁰. Мой младший брат называл Чолокянов Океанами. Они имели личный автомобиль ГАЗ-64, стоявший у них во дворе.

Только отболел я, как заболел воспалением лёгких отец. Он болел очень редко, но тяжело. Опять досталось маме. Врачи посоветовали отцу бросить курить, что он и сделал. Его оставшиеся папиросы «Север» я летом таскал уличным мальчишкам. Курящих женщин приходилось видеть редко. Для курильщиков были папиросы «Казбек», «Беломорканал», «Прибой», «Север» и сигареты «Памир», «Звездочка».

Днями я находился дома. Иногда приходила соседка из квартиры за нашей стенкой и просила немного соли, но сразу не уходила. Вела на кухне разговор с моей мамой.

Говор соседки был своеобразный: немного нараспев, с неправильным ударением и коверканьем отдельных слов. Лицо её было небольшим и тёмным. У нее были чуть-чуть как бы прищурен-

ные глаза. Я с трудом понимал, о чем она говорила. (Так же разговаривала новенькая в классе, которая переехала в город из села Авача. Только лицо её было круглее и полнее. Вообще новенькая удивила нас стрижкой наголо, сделанной ножницами. Постригли её из-за того, что нашли вшей.)

Соседка рассказывала о недавнем землетрясении и большой волне, смывшей город на Курилах¹¹. И о том, что наш город спасли ворота, не давшие волне войти в бухту. В моём воображении рисовались громадные ворота, какие бывают для въезда во двор. Где они находятся, понятия не имел.

Из любопытства потом спросил у мамы о соседке: кто она такая? Мама рассказала. Запомнилось, что она чукча и родилась в Уэлене на Севере, что муж её — бывший пограничник, служивший там.

У наших соседей по дому было четверо детей: три сына и дочь. С младшим я вскоре познакомился. Он был года на два-три старше меня. Однако разница в возрасте не мешала иногда общаться. Его имя стёрлось из памяти. У него были золотые руки. Он делал модели парусников. Один из них подарил мне, и я ходил летом пускать его на Култучное озеро.

В то же время своё умение что-то делать он затрачивал на опасные игрушки и проказы. У него были «поджиг» и модель пушки, из которых он стрелял во дворе (за стрельбу его ругал участковый уполномоченный). Для того чтобы быстро разжечь костёр на Зеркальной сопке, он стащил в гараже бензин и случайно облил им, а когда разжигал костёр, на нём вспыхнула одежда. Долго пролежал в больнице с ожогами и потом немного хромал.

Однажды он пригласил меня к себе, чтобы показать модели кораблей. Они мне понравились, но больше я рассматривал комнату. Раньше не очень приветствовалось посещение чужих квартир. На стенке висели сабля и то ли револьвер, то ли маузер с выгравированной пластинкой.

«Чьё это?» — спросил я.

«Отцовские награды».

Со временем мне стала известна фамилия соседей — Купчишины¹². Кажется, в 1957 г. младший Купчишин погиб, взорвавшись на трофейной японской мине¹³.

За день до нового года отец принес ёлку. Она была какой-то странной. На деревянную палку были набиты кедровые ветки. Живший рядом с дальневосточной тайгой, я знал ёлку. Отец перед новым годом приносил из леса маленькую красавицу, и мы наряжали её игрушками.

Зима с 1954 на 1955 г. была снежной и пуржливой. Пурги длились несколько дней. По радио объявляли отмену занятий в школах. Сильным ветром почти всегда обрывало электрические провода, и порой несколько дней в доме не было света. На этот случай у нас была готова керосиновая лампа. Её стекло мама тщательно чистила бумагой. Вечерами у такой лампы вся семья играла в лото.

После продолжительных пург обычно до обеда на улице стояла тишина. Только слышалось иногда, что где-то заводится трактор. В тишине даже было слышно, как на Халактырском аэродроме прогревали двигатели на Ан-2. Снег лежал белый-белый. Кочегаров в те годы практически не было.

После пурги, если снег был пушистым, я вместе с детворой прыгал в сугробы с крыш сараев. Если он был мокрым, а затем прихвачен морозом, мы катались на Зеркальной сопке на фанерках по насту, копали пещеры и ходы в сугробах. Высота сугробов была под два-три метра. Однажды, поскользнувшись на насте, я схватился за висящий на столбах провод под напряжением. По локоть почувствовал удар электрическим током.

Дома часто заносило снегом по самые крыши. Не зря в петропавловских домах входные двери открывались внутрь, а лопаты на всякий случай стояли на кухне или в коридоре. Если занесёт, можно было быстро откопать дверь дома. Из занесённого снегом дома о помощи не докричишься. Порой ещё до пурги кошка, доставшаяся нам от старых хозяев, забиралась в отверстие под дом ловить мышей. Снег закрывал ей путь назад, и она диким «мяу» звала на помощь. В погожие дни кошка уходила охотиться на мышей на хлебозаводские склады с мукой. После таких вылазок приходила вся белая.

Хозяйством в доме занималась мама. Она не работала. Ходила в магазины за продуктами. Готовила еду. На её шее были мы.

Самым обильными по части продуктов был «Третий магазин»¹⁴ в АКО¹⁵. В продаже ещё имелись заграничные мясные консервы, кажется аргентинские, оставшиеся, видимо, от ленд-лиза. Консервные банки были квадратные, с маленьким ключиком на боку для открытия. Говяжья тушенка и колбасный фарш были вкусными. Иногда мама ездила на рынок в центр города и привозила живых крабов, а чаще камбалу. Её называли морской курицей. В продаже, хотя и нечасто, появлялись китайские яблоки. Обычно покупали килограммов пять. Один килограмм стоил 10 рублей — по деньгам образца 1947 г. Продавалась развесная икра. Высший

сорт стоил около 30 рублей за килограмм, первый сорт — 27, а третий — 21—23 рубля. Всегда в продаже была солёная рыба (кета и кижуч). Жупановская селедка стоила 11—12 рублей за килограмм. К картошке покупали селёдку, а иногда солёную кету, которую отмачивали и затем отваривали.

Дом отапливался дровами. Печку топили обычно вечером. Еду готовили кто на чем: у одних был примус, у других — керосинка или керогаз. Мы применяли керогаз. Электроплитками никто не пользовался. Во-первых, нужно было платить «за розетку», а во-вторых, напряжение в городе была таким слабым, что плитки почти не грели. За электроэнергию платили по количеству лампочек и розеток. Счётчики в домах отсутствовали. Белье гладили чугунными утюгами на углях.

Мне часто приходилось ходить в хлебный ларёк (слово «киоск» ещё не привилось) на КП. Порой долго ждал, когда привезут хлеб. Его привозили на конской повозке. Хлеб продавали на развес. Белый хлеб не помню, а вот булки, называемые сайками, помню хорошо.

К весне 1955 г. наконец разобрался, в каком районе города мы живём. В те годы городом назывался только его центр на улице Ленинской. Районы за его пределами имели каждый своё имя. Наш район, где мы жили, назывался «Сухарный»; у контрольно-пропускного пункта — «КП»; слева по дороге на Халактырку — «75-й участок». От КП до Озерновской косы район назывался «АКО».

За хлебосухарным заводом располагался совхоз, в народе именуемый Ближним или Совхозом. От него шла дорога в сторону села Елизово. Поселения по сторонам дороги не имели названий, и их привязывали к километрам, на которых они находились: 4-й километр, 5-й километр и так далее.

Южная часть города мне была не знакома¹⁶.

Каждый район жил обособленно. Автобусы стали ходить по городу регулярно за год до нашего приезда. В 1955 г. их маршрут пролегал от Дома офицеров флота до хлебосухарного завода.

Каждую субботу был банный день. К вечеру мама приготавливала отцу и нам с братом сменную одежду, мыло, мочалку, полотенца. Приходил отец, забирал банный саквояж, и мы шли на конечную автобусную остановку, благо она была недалеко, напротив хлебосухарного завода. В те времена на автобус занимали очередь. Автобусы были маленькие, с одной дверью¹⁷. Чтобы её открыть, водитель двигал специальный рычаг.

Здесь же, на остановке, мы решали, в какую баню поедem: в аковскую, что была напротив третьего магазина, или в городскую¹⁸. Мы с братом всегда высказывались за городскую. Во-первых, она была больше, и не нужно было долго стоять в очереди. Во-вторых, после бани мы заходили в центральный гастроном на улице Ленинской, и отец покупал нам кулёк конфет. В-третьих, лишний раз хотелось проехаться в автобусе. От хлебосухарного завода в сторону города остановок было немного: «КП»; «Третий магазин»; «Озерновская коса» или «Мехзавод»; «Баня»; «Сквер Свободы» или «Почта»; «Горбольница»; «ГВФ» и конечная — «Облисполком» или «Дом офицеров флота».

Иногда по воскресеньям мы с братом ходили на детский киноутренник в ДОСА (Дом офицеров Советской Армии).

Несколько раз за зиму я ходил на барахолку. Тряпки и другие вещи меня не интересовали. Я подходил к периферии базара, к месту, где продавали разную живность: кур, поросят, кроликов, щенят и котят. Тут же, на краю барахолки, приезжие из окрестных сёл оставляли свои нарты с упряжками собак.

Впервые увидев упряжку собак с нартами, был крайне удивлён. Казалось, что кто-то таким образом забавляется. Раньше ведь не приходилось видеть такое. Оказалось, что на Камчатке езда на собаках — обычное и вынужденное занятие.

У базара собаки вели себя по-разному. Одни спали на снегу, свернувшись клубком, другие сидели и глазели на людей, иные постоянно крутились волчком. Порой при появлении новой упряжки собаки начинали драться с грозным рычанием, запутывали постромки. Один из хозяев в таком случае разнимал свору, угрожая остолом, а порой бил им самых непослушных. Другой растаскивал собак и распутывал постромки.

С 1955 г. стали приносить местную газету «Камчатская правда». Конечно, я её еще не читал, но почему-то в нашей семье стали следить за уловами. В газете на первой странице печаталась сводная таблица количества рыбы, пойманной каждым сейнером трапового флота. Кто больше выловил, тот стоял выше в строчке. Каждый из нас выбрал имя траулера и болел за него. Я выбрал траулер «Механик Лесовой»¹⁹. Поэтому, как только приходила газета, изучал эту таблицу, выискивая свой траулер.

Через несколько месяцев после приезда на Камчатку я уже редко вспоминал старое место жительства. Новые впечатления вытеснили память о прошлом.

В школе поближе познакомился с одноклассниками. Большинство из них были детьми военнослужащих. Чистенькие, вежливые и чуточку высокомерные. Они отличались хорошим поведением и послушанием. Хорошо учились и для своего возраста обладали неплохими знаниями. Всё в них говорило, что они не местные. Другая часть класса состояла из детей местных жителей или недавно приехавших с побережий полуострова. Одеты они были попроще, говорили по-деревенски и соответственно вели себя. Я попадал в серединку этого среза общества малолеток.

Запомнился один забавный случай. В ходе занятий одна из учениц спросила у Зои Владимировны: «Где находится город Материк? Мы поедem туда в отпуск». Только часть класса засмеялась. Остальные молчали. Они не знали, что это такое.

К школьной одежде и внешнему виду учеников в те времена предъявлялись неписаные требования, которые необходимо было неукоснительно соблюдать. Так, девочки в косички могли заплетать ленты только коричневого или чёрного цвета. Носить платья и фартуки — таких же цветов. Другие цвета не допускались. Нельзя было ходить в школу с распущенными волосами.

По материалу, который использовался для шитья формы, определялся достаток в доме и уровень жизни. Каждый из учеников, несмотря на невеликий, казалось бы, жизненный опыт, отлично разбирался в этих тонкостях. Особенно болезненно разницу в материале переносили девочки. Большинство учеников были в опрятной одежде, но недорогой.

Для мальчиков имелись свои ограничения и правила. До пятого класса разрешалось носить только чёлочку и ни в коем случае чуб. Если пришёл в школу не в белой рубашке, то обязательно нужно было, чтобы был белый воротничок. Пришедших в школу не по форме отправляли домой переодеваться.

Перед школой находились магазины: военторга и «Военная книга». Ближе от них пробегал ручей. За школой размещался гараж городских автобусов, где было чуть больше двадцати небольших автобусов. За военторгом, школой и гаражом был овраг, по которому бежал другой ручей в Кулгучное озеро. За ручьём район назывался «Мангруппа». Там была вотчина военных, и особо выделялись четыре двухэтажных деревянных дома. В одном из них сейчас размещается театр кукол. Где сейчас рынок на КП, находились склады. А напротив контрольно-пропускного пункта № 1 (теперь в этом районе стоит памятник «Танк Т-34») размещалась гарнизонная гауптвахта.

В конце мая, перед летними каникулами, наша учительница Зоя Владимировна провела с нами экскурсию в город.

Шли от своей пятнадцатой школы по улице МаксUTOва (до 1954 г. называлась Култучной, Мангруппа). Там, где сейчас начинается стадион «Спартак», через ручей был деревянный мост. Рядом с ним были круглые домики, которые называли фанзами (однако это были не фанзы, а такой формы утеплённые домики постройки середины 1930-х гг.). В них жили корейцы (портные). Затем мы шли по пыльной набережной вдоль берега Култучного озера. На берегу озера был деревянный причал и стоял небольшой склад (напротив нынешнего здания краевого суда). По ходу нашего движения учительница рассказывала о городе.

Первым посетили краеведческий музей. Он размещался близко от озера в маленьком деревянном домике с небольшим палисадом. Рядом в таком же домике размещался областной военкомат. Выше них на склоне сопки стояла городская баня, построенная в конце 1930-х гг. Ближе к Никольской сопке находился городской продовольственный рынок.

Три комнаты музея были заполнены разными экспонатами. Среди них: знамя Гибралтарского полка морской пехоты Великобритании, найденное после боя с англо-французами в августе 1854 г. (муляж. — *Ред.*); макеты пакетботов «Святой Пётр» и «Святой Павел», ружья старых образцов, чучела животных и птиц, многое другое.

После посещения музея прошли к одноэтажной старой школе (построена в 1912 г.) и деревянному зданию областного драматического театра (построено в 1939 г.). И вот первый увиденный мною памятник в городе — «Часовня», рядом — земляные холмики могил погибших защитников города и захоронений неприятеля, пушки, якорные цепи. Ранее, до экскурсии, я не замечал то, что увидел в ходе её, а ведь каждую неделю ходил в баню в этот район.

Через полчаса на Никольской сопке рассматривал памятник «Слава» и памятник батарее № 3 А. П. МаксUTOва, слушал рассказ учительницы об обороне Петропавловска в августе 1854 г. Из него хорошо запомнил, что осенью 1954 г. в городе было празднично отмечено столетие Петропавловской обороны. Об этом напоминала панорама боя батареи № 3 с англо-французскими кораблями, нарисованная к этой дате, которую мы рассматривали под рассказ учительницы²⁰. С тех пор памятники Петропавловска не оставляют меня равнодушным. Как и история города.

Растаявший снег сделал город неприглядным. На дороге машины поднимали пыль, её смачивали, поливая моечной машиной. Однако пыль поднималась со склонов сопки, изрытых под огороды. Сопки были почти голыми. Не было деревьев и около домов Петропавловска. Только островки зелени были у ДОСА, административного комплекса Камчатрыбпрома в АКО. Даже в центре города, не считая Никольской сопки и вершины Петровской сопки, деревьев практически не было, кроме как в скверах Свободы, Лаперуза и горбольницы да на Советской улице²¹. Голыми были и улицы на «красной линии» в сторону СВВ.

Летом 1955 г. ниже нашего дома началось возведение областной больницы. Рядом был построен небольшой заводик по производству блоков, которые шли на её строительство²².

Каникулы проводил дома. Я был в том возрасте, когда ещё привязан к родителям и не смел ослушиваться. Но не только это задерживало у дома. Некуда было пойти и чем-то заняться. Ни спортивных, ни детских площадок в округе не имелось. Не было и свободного места или пустыря. Кругом находились частные дома с огородами. Спасением была Зеркальная сопка. Она была занята не только огородами: одну её треть покрывал молодой березняк. В нём мы строили шалаши. В начале лета искали пучку²³ и, очистив ядовитую оболочку, с удовольствием ели.

Видя, что мы с братом маемся во дворе, родители купили нам трехколесный велосипед. Его можно было превратить в двухколесный. Правда, для меня он уже был маловат, но для брата пришёлся впору. Иногда я переделывал велосипед в двухколесный и катался в проулке между домами.

В двух случаях мы мигом бросали свои игры или катание на велосипеде. В первом — если уши улавливали звуки похоронного марша. Мы сразу бежали к дороге. Городское кладбище находилось недалеко — напротив совхоза²⁴, и похоронная процессия проходила по Микояновской улице мимо нашего дома. Одни процессии были многолюдны, другие нет. Откиннутые борта машины, на ковре или дорожке гроб. Рядом в скорби родственники. Только детское любопытство заставляло смотреть на это. В другом случае — при взрывных работах в карьере²⁵ на Мишенной сопке. Услышав первый взрыв, мы бежали на Зеркальную сопку, откуда взрывы были хорошо видны

Ребята старше меня сбивались в ватаги и от безделья бродили по улицам. Тогда подростки разных районов враждовали между собой. Из-за этого редко кто из них отваживался в одиночку

появляться в чужом районе — обязательно побьют. Противостояли друг другу ватаги: «аковские» (район современных улиц Ленинградской, Ключевской, Виллойской, Фрунзе и выше на склоне Мишенной сопки), «карьерские» (нынешние улицы Батарейная, Карьерная и Дзержинского) и «совхозские» (район нынешних улиц Владивостокской, Кроноцкой и Ботанической). Иногда заключались союзы, и «аковские» вместе с «карьерскими» выступали против «совхозских». Порой «карьерские» и «совхозские» — против «аковских». Стычки проходили на склонах Мишенной и Зеркальной сопки. Обычно стояли толпой друг против друга и выкрикивали угрозы, а затем смельчаки с обеих сторон выходили драться на кулаках. Мелюзга вроде меня стояла поодаль и не участвовала в потасовке, а только наблюдала, иногда перекидываясь камнями. Кровавых потасовок с тяжёлыми последствиями не помню, но носы битыми были.

У родителей летняя пора проходила в заботах. В июне сажали картошку. Старожилы Петропавловска-Камчатского говорили, что делать это нужно в период хода уйка (мойвы по-современному).

Картофельное поле находилось на 12-м километре Елизовского шоссе, напротив военных ремонтных мастерских. Сейчас там дома. Ехали в открытой машине. Пыльная дорога. По сторонам — редкие городки военных. За «тёщиным языком» слева корейцы делали бетонные кирпичи (шлакоблоки). Они сушились на полянах.

В лунку для картофеля вместо навоза кидали протухшую камбалу и суперфосфат. Сорты картофеля — «Берлинка» и «Имандра».

Другой заботой была заготовка дров. Соседи объединялись и договаривались о том, сколько надо рейсов одного грузовика на лесосеку, чтобы каждому привезти по машине дров. Вместе с друзьями или родственниками уезжали утром ещё затемно. Лесосека располагалась на 62-м километре. Там спиливали берёзы, и брёвна везли к себе. В одну из таких поездок водитель машины напился в стельку, и пришлось вести машину шестнадцатилетнему сыну одного из хозяев.

Вечерами и по воскресеньям отец с мамой распиливали брёвна на чурки. Не слишком толстые брёвна распиливал я с отцом. Дрова складывали в поленницу на улице и осенью заносили в сарай. (В 1961—1963 гг. распилкой и колкой дров занимались уже мы с братом. Та пила верой и правдой до сих пор служит мне на даче.)

Летом отец с сослуживцами совершил восхождение на Авачинский вулкан. Тогда ещё редко поднимались на него. До вул-

кана они добирались на двух «студебеккерах» по Елизовской сухой речке. Сейчас дорога к Аваче идёт по этому же маршруту. После восхождения отец приехал с массой впечатлений. Его лицо было опалено солнцем и похудевшим. Через несколько дней он принес фотографии восхождения. Я с интересом рассматривал их и стал мечтать о походе на вулкан. Последнее, что поразило меня по сравнению с материком, — то, что часть огородов в городе была обнесена рыболовной сеткой, и холодное лето, за которое ни разу не бегал по улице в трусиках и в майке.

В августе мама хлопотала по поводу подготовки брата к школе. Он шёл в первый класс. Она купила ему костюм и портфель. Долго искала хороший букварь и купила его на распродаже школьных учебников во дворе школы № 14²⁶.

31 августа или 1 сентября в доме была кутерьма перед школой. Мама готовила школьную одежду мне и брату. И сама готовилась пойти с младшим сыном и дочкой. Занятая этой работой, когда заплакала проснувшаяся сестрёнка и запросилась на горшок, мама сказала мне, чтобы я посадил сестру на горшок. Я поднял Лену с постели и хотел было поставить её у горшка, но только выпустил ее из рук, она упала. Я еще пытался ставить её, но она вновь падала и плакала. Мама отругала меня. Но когда и у неё Лена упала, мама встревожилась. Сестра не могла стоять на ногах — они отнялись.

В облике и поведении матери вдруг всё изменилось. Я сразу понял, что мы с братом для неё теперь мало значим. Металлическим, каким-то чужим голосом приказала мне собрать брата и отвести в школу. Сама взяла Лену на руки и понесла её в поликлинику.

Подавленный, шёл с братом в школу на торжественную линейку, посвященную 1 сентября. К школе стекались празднично одетые школьники и родители с будущими первоклашками. У многих были в руках цветы, а на лицах счастливые улыбки. Во дворе школы военный оркестр играл бравурные марши. В толпе народа я долго не мог найти класс брата, и был очень расстроен. Хотелось, чтобы он запомнил этот праздник. Когда же нашёл, заплакал.

Когда после школы мы с братом вошли в дом, то не узнали его. Пахло больницей. Две тётки в белых халатах разбрызгивали в комнате и кухне из распылителя, каким белят, вонючую жидкость. Мама в ванну с такой же жидкостью кидала постельное бельё и занавески, сестрёнkinу одежду и что-то ещё. Сестры дома не было.

«Лену положили в больницу, а это дезинфекция карболкой, чтобы вы не заболели тоже полиомиелитом», — сказала мама и заплакала. Так в наш дом пришла беда.

После того как у сестры отнялись ноги, жизнь стала восприниматься иначе. Это событие повлияло на жизнь нашей семьи и на нас, детей. Не будь его, наша судьба, может быть, складывалась бы по-другому. Мы с братом и раньше не просили ни игрушек, ни новой одежды. Теперь вообще не позволяли себе этого...

Зима с 1955 на 1956 г. ничем не отличалось от предыдущей. Те же пурги и детские забавы. Только в эту зиму не так одиноки были родители. Ещё летом в Петропавловск из Литвы приехала полукровная сестра отца Наталья Фоминична. Как понял из разговоров взрослых, в Литве она работала в системе КГБ (секретаршей или делопроизводителем), и её стали вербовать «зелёные братья». Она отказалась с ними сотрудничать, и те стали угрожать расправой. Начальники предложили ей уехать куда захочет. Она выбрала Петропавловск-Камчатский, к брату. Теперь Наталья Фоминична часто приходила в гости. Родители сдружались с соседями через дом, и порой посиделки проходили у нас. Играли в лото и карты. В очень редких случаях с выпивкой. Пели старинные песни.

В то время женщины повально занимались вышиванием болгарским крестиком и гладью. Помню: пальцы, канва, разноцветные нитки мулине постоянно были в руках мамы. За мулине в магазинах стояли большие очереди. Из толстых ниток «ирис» крючком вязали салфетки и половички. Квартиры были маленькие, и невольно приходилось слышать разговоры. При случае женщины вели беседу о вышивке и показывали друг другу свои изделия. Говорили и о тканях. Тогда на слуху были крепдешин, креп-жоржет, драп и бостон.

Мама, когда вышивала, пела вполголоса старинные русские песни.

Заправка кроватей с никелированными спинками была тогда непростой и требовала умения. Мало было набросить на неё покрывало. Вначале укладывался подзор — полотно с кружевами с одной стороны, так чтобы они ровно висели над полом. Только потом покрывало. Взбитые подушки обязательно укладывались на кровати пирамидкой и накрывались кружевной накидкой. Ценились перины и кровати с панцирной сеткой.

Тогда почему-то модным было выращивать фикусы. Даже в маленьких комнатках, где повернуться было почти невозможно, держали большие, как деревья, фикусы. Они росли в бочках.

Вместо полок в доме были этажерки. На них стояли немногочисленные книги, слоники и висели кружевные салфетки. У некоторых в доме имелся комод.

У нас фикуса, этажерки и комода не было. Зато был большой кованный сундук. В нём мама хранила постельное бельё и свои вещи.

Как и в 1955 г., в мае 1956 г. Зоя Владимировна организовала для класса экскурсию. На этот раз — на городской пищекомбинат. Экскурсию проводила родительница ученика нашего класса. Пищекомбинат находился на КП, справа в начале дороги на улицу Ключевскую²⁷. Из всего, что рассказывали, запомнил, что комбинат выпускал пряники, печенье, газводу и пиво. Последний продукт запомнил из-за больших, под потолок цеха ёмкостей, в которых он зрел, и из-за запаха распаренного солода. Перед уходом с комбината нас угостили пряниками.

Теперь в школу ходил, немного сокращая путь. Шёл по обочине дороги до нынешней остановки «Краевая больница», а дальше сворачивал влево, продвигался между складом и двумя бараками²⁸.

Ещё зимой подружился с одноклассником Славой Стародубцевым. Выходили из школы вместе и о чём-то болтали. Порой подходили к бараку, где он жил. Шли мимо хозяйственного магазина (он был правее автобусной остановки «Комсомольская площадь» в сторону центра города) и маленькой парикмахерской за ним. Барак Славы был за большим, не так давно построенным трёхэтажным каменным зданием на Ключевской, 56²⁹. Бараков там стояло несколько рядов — от Ключевской улицы вниз до Микояновской. Около каждого барака находилась уборная (туалетом их стали называть значительно позже) с помойкой, и вонь от них разносилась на всю округу.

Однажды был у Славы в гостях. Живший в двухквартирном доме, я не знал барачной жизни (через два месяца наша семья переехала в барак) и с любопытством разглядывал строй примусов, керосинок и керогазов в длинном полутёмном коридоре. Большинство из них горело, и на них гнездились кастрюли и сковородки, в которых что-то булькало и шипело. В помещении стоял смрад. Пахло гарью и дымом, керосином, борщом, жареным мясом и рыбой одновременно. Некоторые хозяйки дежурили у своих кастрюль и сковородок. Было предобеденное время. Двери вели в однокомнатные квартиры. В них жило столько народу, сколько хватало места на полу, чтобы спать. От одного до пяти-восьми человек! Большинство жителей Петропавловска-Камчатского десятилетиями жили в таких диких условиях.

Семья Стародубцевых была в сборе и готовилась к обеду. Я тут же развернулся, чтобы уйти, но мама Славы не отпустила меня и пригласила за стол. На обед были пельмени. За едой искося

рассматривал обстановку в комнате. Отметил, что у нас нет приёмника с проигрывателем и стульев. Как нет этажерки с книгами, ковра, штор на окне и слоников на полке. Мы жили беднее. У нас был простой стол в комнате и кухонный на кухне. Вместо штор занавески. Имелось пять табуреток и три кровати. Мы с братом спали вместе.

У Славы был младший брат. За столом все разговаривали, смеялись. Когда расправились с пельменями, Славина мама спросила, кому попал «счастливчик».

«Мне!» — закричал радостный и, видимо, ждавший этого вопроса брат Славы и показал копейку.

Все дружно поздравили его с этим счастьем. Такая шутка, когда в пельмень вместо мяса закладывается что-то иное, мне была незнакома. Кому попал — тот счастливчик. Дома я поделился этим открытием с мамой, и она тоже стала так делать.

Отец Славы работал кем-то в порту и однажды взял нас со Славой на катер. Мы прокатились до Тарьи, что лежала на той стороне Авачинской губы. Еще Славин отец строил дом на склоне Петровской сопки³⁰ — выше поворота на улицу Набережную в районе нынешнего стадиона «Спартак» — и сделал нам из дощечек кораблики. Мы пускали их в Култучном озере.

В течение лета мы с братом несколько раз ходили с отцом на рыбалку. Рыбу ловили во внутренней бухточке в центре Петропавловска — в так называемом ковше. К нему подходили со стороны строившегося на бывшей косе городского холодильника. В ковше почти не было рыболовных судов. Мы забирались на стоящую у берега баржу и с неё ловили удочками из бамбука. В основном попадались навага и бычки.

В одну из таких рыбалок неожиданно пошёл вулканический пепел. Как позже узнали, его выбросил вулкан Безымянный, который тогда извергался³¹.

В 1955—1956 гг. в окрестности, где был наш дом, никакого строительства не велось, не считая здания областной больницы. Трёхэтажное здание было одно, о котором уже писал. В районе Мангруппы было около десяти двухэтажных домов по улице МаксUTOва (они стоят до сих пор), в районе нынешнего рынка на КП — одно каменное, построенное в 1953 г. (в нём сейчас поликлиника УФСБ по Камчатскому краю), а другое деревянное, почти напротив военторга. По нечётной стороне Микояновской улицы один двухэтажный дом стоял напротив хлебосухарного завода, а второй — у нынешней автобусной остановки «Краевая

больница». За ним находился ещё один двухэтажный дом. Остальные были одноэтажные дома индивидуальной застройки с приусадебными участками и государственные, двухквартирные. Район АКО мне был знаком плохо.

ПЕРЕЕЗД НА ЧЕТВЁРТЫЙ КИЛОМЕТР. ДЕТСКИЕ ЗАБАВЫ (1956—1958)

Около двух лет наша семья жила в районе хлебосухарного завода. В середине лета 1956 г. мама с моей сестрой уехала в Крым в Евпаторию: родители надеялись, что морская вода и солнце будут способствовать восстановлению подвижности ног Лены. Мы же в это время с отцом переехали в район 4-го километра в барак³². Родители уже думали об учёбе моей сестры. Именно с этим был связан переезд. Школа находилась менее чем в ста метрах от барака, в котором нам теперь предстояло жить. Кроме того, место работы отца стало ближе, и он не тратил много времени на дорогу.

На 4-м километре до переезда был несколько раз. Туда от хлебо-сухарного завода вдоль городского кладбища вела дорога, а рядом с дорогой — тропинка. На кладбище ещё не было больших зарослей из деревьев и кустарника, и хорошо были видны надгробные памятники не так давно похороненных артистки драматического театра³³ и погибших летчиков. Памятник артистке представлял собой беседку с вазой внутри, а летчикам — постамент с закреплённым на нем пропеллером самолета. За кладбищем начинались улицы Батарейная и Карьерная, состоявшие из частных домов.

На противоположной от кладбища стороне дороги стояли домики совхоза. Приусадебные участки упирались в обочину. На месте нынешней автобусной остановки в сторону 10-го километра стоял километровый столб с цифрой «4».

В районе бывшего кинотеатра «Родина», где сейчас размещается храм Николая Чудотворца, был высокий откос с валунами. Выше рядами стояло около двадцати бараков. От этого откоса улица называлась Зеркальной. Ниже неё — Зеркальный проезд. На этих двух улицах ко времени нашего переезда стояло примерно десять двухэтажных зданий и около двадцати пяти бараков и одноэтажных домов. В этом небольшом районе жили строители города, в основном СМУ-6. Наш барак находился в конце Зеркального проезда. За ним были исправительно-трудовая колония и пустыри. Дальше располагался район улиц Дачных, а в распадке — берёзовая роща.

Теперь пришлось знакомиться с новым местом жительства. Знакомство прошло быстро. Стояло лето, и уже через несколько дней я был среди ровесников, живших рядом, и подключился к их играм и занятиям. Детворы было больше, чем на Микояновской улице. Местом игр стала берёзовая роща ниже нашего барака. В те времена в городе деревья рядом с жилыми домами можно было пересчитать по пальцам, так их было мало. Зелёным кусочком на 4-м километре была эта берёзовая роща, и поэтому мы стремились попасть в её заросли. Жгли костёр, пекли в золе картошку, лазили по деревьям.

В один из таких походов в рощу новые друзья, приложив палец к губам, дали мне знать, чтобы я молчал, и, как заговорщики, пролезли через дырку в колючей проволоке. Я за ними. Через несколько десятков метров от забора пробегал быстрый глубокий ручей, который не в каждом месте перепрыгнешь. В нём мы пытались руками поймать небольших гольцов. На ручье была запруда и стояла водокачка. Вода из неё шла по трубам в город³⁴. Запруда, водокачка и ручей охранялись военизированной охраной. Я видел охранников — женщин в чёрных беретах и с револьвером на боку. (В 1959 г. перестали забирать воду из ручья. Летом мы пытались купаться в холодной воде бывшего водозабора. Потом его затянуло песком и илом. Остались целыми только бетонная плотина и торчавшие из нее трубы.)

На южной окраине рощи стояла семилетняя школа № 30, которая размещалась в бараке, в доме № 18 по Зеркальному проезду, рядом с нашим бараком. В этой школе мне предстояло учиться³⁵.

От 4-го до 6-го километра в это время было всего три школы: семилетняя школа № 7 в Ближнем совхозе и две школы между 4-м и 5-м километрами — начальная № 26 и семилетняя № 30, о которой сказано выше³⁶.

Начальная школа № 26 находилась на возвышенности, где сейчас стоит храм (барак, в котором она размещалась, снесли в 2010 г.). Рядом с этой школой располагались магазин и хлебный ларёк. За продуктами ходили именно сюда. Около магазина имелся стихийный базарчик, где по мере созревания продавалась камчатские дикоросы: черемша, жимолость, грибы, черёмуха, кедровые шишки (варёные) — и зелень, лук, картошка. Иногда из полотняного мешка продавалась браконьерская рыба.

В магазине было два отдела: продуктовый и промышленных товаров. Выкрашенный в зелёную краску магазин звали «Зелёный попугай». Отец захаживал в него по субботам. С собой брал пустую

чекушку (0,25 л) и покупал граммов двести чистого спирта, чтобы пропустить стопку после бани. Спиртом повсеместно торговали на разлив из бочек. В бутылках водку в то время почти не продавали.

К месту следует сказать о бывшем совхозе «Камчатский пионер имени И. В. Сталина». В 1950-х гг. он стал совхозом Петропавловским. Располагался он ниже школы № 30. Мы называли его Ближним³⁷. Поля совхоза раскинулись рядом. Сейчас на их месте — микрорайоны «Зазеркальный», «Горизонт», «Горизонт-Юг» и «Горизонт-Север». Иногда мама отправляла меня в совхозский ларёк за свежим, почти парным молоком. Помнятся улочки деревянных домов с палисадниками и сараями, коровники, конюшня, кухня, совхозский клуб.

По приходу в школу никаких сложностей не возникло. Большинство одноклассников были знакомы по совместным играм летом. 5 декабря 1956 г., в День Конституции, меня приняли в пионеры. Ни о какой идеологической подоплеке этого мы понятия не имели. Это была одна из ступенек осознания того, что ты уже не маленький. В классе пионеры разбивались на звенья и избирали звеньевоего. В каждом классе был председатель пионерского отряда, а в школе — председатель школьной пионерской организации (дружины). С третьего-четвёртого класса, если ты пионер, ношение пионерского галстука в школе было обязательным. Галстуки шили из различной ткани: красного штапеля, шёлка.

На углу школы старшие ученики покуривали папиросы и играли в зоску. Это была такая штучка, типа воланчика для бадминтона, только сделанная из меха и закреплённой на нем свинцовой пластинки. Ценился мех медведя и росомахи. У них шерсть длиннее, чем у других животных. Зоску подкидывали ногой (в районе лодыжки) раз за разом, пока не роняли. После потери зоску подкидывал следующий игрок. И так по кругу. Побеждал тот, кто подкинет её больше всех. Виртуозы набивали до пятисот раз, а то и больше. Девочки, по морально-этическим нормам того времени, в зоску не играли. Учителя стращали подростков паховой грыжей.

Тут же, на углу школы, играли на деньги в орлянку, чеку и пристенок. Суть последней сводилась к тому, чтобы отскочившая от стенки монета упала как можно ближе к предыдущей. Если пальцами дотягивался от одной монеты к другой, то забирал свою монету и ту, до которой дотянулся, и продолжал играть. Не дотянулся — оставляй свою монету и предоставляй ход следующему игроку. Здесь тоже выявлялись специалисты высокого класса, и их карманы оттопыривались от выигранных монет.

Общешкольных мероприятий почти не помню. Их проводили редко, по всесоюзным праздникам. Разучивали песни: «Взвейтесь кострами», «У дороги чибис» и другие. Хотя одно мероприятие запомнилось. 22 апреля 1957 г., в день рождения вождя, пионеры ходили принимать новых членов в свою организацию к памятнику В. И. Ленину. Он стоял рядом с памятником Лаперузу в центре Петропавловска-Камчатского. Нас собралась приличная колонна. От школы через весь город шли пешком, со знаменем пионерской дружины, с барабанами и горнами. Из всего этого действия в памяти осталась только пасмурная погода со снегом, гравийная дорога в лужах и грязные брызги, разлетавшиеся во все стороны.

Ребятам нравилось в дни выборов в Советы стоять в почётном карауле у избирательной урны и отдавать пионерский салют каждому, кто в неё опускает бюллетень. Особенно ценилось участие в этом действе при открытии избирательных участков. Тогда они открывались в шесть часов утра. Накануне дня выборов первая смена пионерского караула ночевала в школе. Однажды в такой первой группе был и я. Особенно приятно было, когда к урне подходили соседи по дому или знакомые.

Многие горожане являлись на выборы спозаранку, чтобы зайти в буфет и купить мандарины, апельсины, хорошую колбасу. Обычно в продаже их почти не было, но в день выборов они появлялись на избирательных участках. Мои родители стремились прийти на выборы пораньше, чтобы купить нам деликатесы.

Помню, единственный раз 19 мая, в день рождения пионерской организации, на окраине совхозского поля, где сейчас микрорайон «Горизонт-Юг», горел большой пионерский костёр. Долго веселились у него. Пели песни, танцевали.

Тогда же мы распевали песенку: «Берия, Берия вышел из доверия, а товарищ Маленков надавал ему пинков!»

В 1957—1958 гг. детские забавы уже отличались от игр малолеток. Теперь я, в отличие от прежних лет, стремился быстрее улизнуть из дома куда-нибудь подальше. Зимой катались на санках и лыжах в роще.

Однажды городской полк, стоявший в районе бывшего магазина «Российская книга», проводил на совхозских полях (район микрорайонов «Горизонт-Север», «Горизонт-Юг» и «Зазеркальный») тактические учения со стрельбой холостыми патронами. Стреляли не только из автоматов Калашникова (в то время этот автомат был ещё секретным; за пределами военных городков его

носили в брезентовом чехле, как охотничье ружье), но и из пулемётов. Со стороны Зеркального проезда многие жители наблюдали за учениями. Затаив дыхание, смотрели и мы, подростки. Порой там раздавались негромкие взрывы.

После окончания учений Толя Плотников, Ваня Омельченко, я и ещё кто-то из мальчишек рванули на место учений. Кроме стреляных гильз мы выбрали несколько круглых картонных коробок с бикфордовым шнуром. Внутри коробок что-то булькало. Какой мальчишка выдержит, чтобы не испытать такую находку в действии! У кого-то из нас нашлись спички. В роце мы взорвали одно изделие. Заряд внутри коробки разорвал картонную оболочку, и жидкость жёлтым облаком поднялась в воздух и осела в диаметре нескольких метров. Сразу же у нас заслезнились глаза, стало их щипать, хотя разорвалась коробка не так близко от нас. Потом перестало. На нашу беду, недалеко катались на санках первоклассники под руководством учительницы. Её мы не заметили и рядом с учениками взорвали вторую коробку. Конечно, мы тут же убежали.

Эта шалость едва не закончилась исключением нас из школы. Нескольким первоклассникам и учительнице досталось от жидкости больше всего. Они обратились даже в больницу с жалобой на боль в глазах. Дознание никто не вёл. Исключать — и всё. Положение спас новый физрук школы Валентин Прохорович, недавно демобилизовавшийся из армии. Он попросил принести ему целую коробку. Что мы и сделали. Изучив её, он объяснил учителям, что жидкость не опасна. Она на воздухе превращается в слезоточивый газ. В армии применяется для того, чтобы на учениях заставлять солдат надевать противогаз.

Зимой с 1957 на 1958 г. на совхозские поля совершил вынужденную посадку Ан-2. Из окон школы это хорошо было видно. Все ученики бросили занятия и кинулись к самолёту, протоптав в снегу хорошую тропинку. Зимой у самолётов колеса заменялись лыжами. Что случилось, нам не сказали, но вскоре рядом приземлился второй Ан-2. Через некоторое время оба они улетели.

Опасными забавами и игрушками мы продолжали заниматься летом. Привлекало всё горящее, взрывающееся и стреляющее.

Стреляли из «арлекона». Для его изготовления бралась гильза от крупнокалиберного пулемёта системы «Арлекон» и гильза от трёхлинейки или винтовки системы Мосина. Гильзу от «арлекона» спиливали до того уровня, чтобы винтовочная гильза могла

плотно войти в отверстие, но не полностью. Дальнейший процесс был прост. Небольшой кусок киноплёнки или фотоплёнки сворачивался рулончиком и вставлялся в винтовочную гильзу так, чтобы немного выглядывал из неё. Затем он поджигался и быстро вставлялся в «арлекон». Лента стремительно тлела, и выделяющийся дым выталкивал гильзу. Она летела метров на пятьдесят. Чтобы не обжигать руки, удобнее заряжать «арлекон» и прицеливаться, на нём оставляли одно звено от пулемётной ленты. Повторить такую стрельбу в наше время невозможно: с конца 1950-х гг. фото- и киноплёнка стала негорючей.

Другой забавой было устройство из плёнки «дымовухи». Рулон плёнки заворачивали в фольгу от шоколадных конфет и поджигали. Пламя тушили, и выделялся едкий дым. «Дымовуху» кидали обычно в соседний подъезд барака.

Небезопасно шалили с карбидом, но подробности лучше опущу, чтобы не появились последователи наших забав тех лет.

Развлекались «стукалочкой». Заранее готовили иголку, гайку и катушку ниток. В иголку продевали нитку и через несколько сантиметров привязывали гайку. Когда стемнеет, подходили к окну и втыкали иголку в переплёт. От гайки тянули нитку как можно дальше и прятались. Затем поддёргивали нитку, и гайка стучала по стеклу. В квартире гасили свет и долго всматривались в окно. Мы гоготали.

С нитками проводилась и другая операция, но только на дороге. Фонарей на них ещё не было, как и асфальта. В потёмках через дорогу быстро протягивали белую нитку. Нитка в пыли водителю машины казалась канатом, и он резко тормозил.

Конечно, эти поступки возмущали взрослых, и, если мы попадались, нам надирали уши или говорили о нашем хулиганстве родителям. Те никогда в этих случаях нас не выгораживали, как нынче, а задавали нам трёпку.

Подальше от дома занимались и другими забавами, не менее опасными, чем стрельба из «арлекона» или возня с карбидом. На 9-м километре, справа от дороги в сторону Елизово, находилось захоронение боеприпасов, амуниции и снаряжения, захваченного у японцев в ходе Курильской десантной операции в августе 1945 г. Район, куда их скинули в траншеи, в то время был далек от населённых пунктов. Опасную свалку огородили забором из колючей проволоки и до 1955 г. охраняли, постепенно уничтожая её. О ней знали сведущие подростки, и после снятия поста они ринулись туда.

Мы тоже не избежали похода на бывшую свалку. До 9-го километра добирались на попутных машинах. Благо тогда было много военных автомашин, и солдаты останавливались и подбিরали нас. На свалке мы ещё находили в земле гранаты, мины, артиллерийский порох, пулемётные ленты, патроны, японские каски. Находили даже японские клинки. Также на попутных машинах добирались до своего района, трофеи уносили в роццу и прятали. Потом всё, что взрывалось, кидали в костёр и, спрятавшись подальше, ждали взрыва. Артиллерийский порох был пластинчатый и трубчатый. Последний поджигали с обеих сторон и кидали вверх. Он вращался и летал по воздуху.

После одной такой вылазки на свалку я притащил домой противотанковую мину и спрятал её под кроватью. Отец случайно обнаружил её и задал мне такую трепку, что после неё у меня остался шрам на ноге, который виден до сих пор. Ведь не обошлось без гибели и увечий подростков в опасной игре с боеприпасами, как на материке в районах бывших боёв во время Великой Отечественной войны. Меня же с друзьями смертельная опасность обошла стороной.

На другой, только самолётной, свалке, что на 6-м километре³⁸, мы разбивали клапаны самолётных двигателей и вынимали из них натрий, кидали в воду. Он шипел, «бегал» по воде, а затем взрывался. С самолётных колес сбивали обода, они были сделаны из магния. Потом в роцце нагревали обод в костре до свечения, а затем били по нему палкой. Он как бы взрывался и белыми, большими искрами разлетался. Был красивый фейерверк!

Конечно, почти у каждого мальчишки была рогатка. Стреляли по консервным и стеклянным банкам. Бутылки, если они были целы, сдавали в приёмный пункт. Они стоили 90 копеек или 1 рубль 20 копеек (по деньгам образца 1947 г.). Поэтому целые бутылки не разбивали. Также не били оконные стёкла. За такую шалость могли хорошо побить. Делали луки и стрелы. Из них стреляли по самодельным мишеням. Единственный тир, как помню, был в парке культуры и отдыха на Никольской сопке. Там стреляли из «воздушки».

Мы не были трудными подростками, как бы сказали сейчас. Мы были обыкновенные мальчишки — дети послевоенного времени. Поэтому и игры у нас были военизированные и опасные. Предоставленные самим себе, мы не переходили грань недозванного. Почти никто друг другу не завидовал. В местах, где я жил, не было высокопоставленных чиновников и начальников и их детей,

не было элитных школ и классов. Все были равны по уровню жизни. Одинаково полубедные, живущие в бараках с печками и имеющие «удобства» на улице да сараи с кое-какой живностью.

В 1957 г. сестрёнка стала первоклассницей. Подвижность её ног не восстановилась. Чтобы как-то стоять и передвигаться с помощью костылей, её ноги были почти закованы в ортопедические аппараты из металла и кожи. Они были тяжёлые. Ходить самостоятельно далеко она не могла, передвигалась только в помещении. Хотя школа была рядом, родители или я отвозили Лену в школу на сделанной коляске с велосипедными колесами. Таким же образом привозили из школы. Зимой — на специальных санках. И так несколько лет, пока сестра не подросла и не окрепла, чтобы могла самостоятельно передвигаться на костылях.

ЖИЗНЬ МЕНЯЕТСЯ. ПОДРОСТКОВЫЕ ЗАБОТЫ (1958—1960)

Почти каждое лето мама возила сестру на материк в санатории и разные больницы, надеясь вылечить её. В 1958 г. улетала на Ту-104, который стал делать рейсы на Камчатку. То были первые полёты. Я с любопытством рассматривал самолёт. Тогда ещё провожающие могли заходить в салон.

С отъездом мамы мы с братом оставались на попечении отца. Чем могли, помогали ему. Вместе с ним сажали, пололи, окучивали и убирали картошку. Собирали жимолость. За ней на машинах ездили на 20-й и 41—42-й километры, в район Кеткино. Моста через реку Авачу на 41-м километре тогда ещё не существовало, а был паром, который работал не всегда. В таких случаях через реку переправлялись на батах.

От нашего барака в вечернее и ночное время хорошо были видны ночные стрельбы на полигоне, который находился в районе нынешнего «Северо-Востока». Были не только слышны пулёмётные очереди, но и видны в небе следы от трассирующих пуль. На бомбёжном поле часто раздавались взрывы бомб, выстрелы из самолётных пушек. Если хорошо всмотреться, можно было увидеть пикировавшие в том районе самолёты. Ночные бомбометания и стрельбы с самолётов впечатляли. Перед этим на парашютах сбрасывались осветительные ракеты. Они светили так ярко, что было видно подножие Авачинского вулкана.

Окрестности Петропавловска-Камчатского в то время были заполнены воинскими частями. Тема войны нигде не звучала, но

в 1957 или 1958 г. отец принёс с работы памятку, как себя вести при ядерном взрыве. В ней рисунки показывали воздушные, наземные и морские атомные взрывы, как прятаться от воздействия проникающей радиации и ударной волны. Жуть от этого наглядного пособия берёт только сейчас.

Во дворе подростки пользовались особым языком. К месту и не к месту произносились слова «законно», «харэ». Если кто-то что-то просил из съестного — говорил «дай сорок». Пробовали покуривать. Обычно вытягивали у курящих отцов папироску, и нам одной хватало затянуться по разу-два. Конечно, сразу кашляли от дыма. Однажды в лесу набрали на кучу выброшенных папирос «Казбек» с плесенью. Набрали, кто сколько мог, и в нашей роще стали курить. Обкурились так, что рвало до желчи. С тех пор не переносу папиросного дыма, а курить начал только после службы в армии, когда появились в продаже болгарские сигареты.

Перед открытием в 1958 г. нового здания школы около неё высаживали деревья. Прошло более пятидесяти лет с тех пор, а некоторые из них ещё стоят.

Классным руководителем нашего пятого «А» класса был Евгений Александрович Головин. Он преподавал историю. Его рассказы о ней были интересны. Он был пожилым человеком и нам казался уже стариком. Ученики его уважали. В руках Евгения Александровича постоянно была указка. Вечером он к пиджаку пристёгивал квадратный фонарик. В школе часто отключали электричество.

В начале учебного года почти две недели не учились, а ездили на 17-й километр убирать картофель. В те годы практиковалось такое. Весной 1959 и 1960 г. в Петропавловском совхозе в парниках пикировали капусту. Летом окучивали картофель. Поля находились, где сейчас микрорайоны «Кирпичики» и «Зазеркальный». Ходили пешком. Однажды там гоняли лису. Она далеко от нас не убежала, была худой и вся в клочьях меняющейся шерсти. Видимо, рядом была нора с лисятами. Скулеж лисы напоминал противный собачий лай.

В сентябре 1959 г. почти неделю работали на полях на 24-м километре, слева от главной дороги перед аэродромом. Жили в маленьком клубе. Спали на полу. Кормили нас за счёт совхоза. Вместо чая и компота нам давали молоко. Работали целый день с перерывом на обед. А было нам по двенадцать-тринадцать лет. Взрослые «помощники» из города работали до двух-трёх часов, уходили на обед и часто больше на поля не возвращались. Потом из

лесопосадок слышались их пьяные голоса и застольные песни. Мы же трудились до вечера.

Целые дни над нашими головами пролетали военные и гражданские самолёты. Заходили на посадку. Почти каждый из них мы провожали взглядом. В один из дней, также провожая взглядом полёт Як-12, пришлось увидеть, как в него врезался военный самолёт МиГ-15. Як летел высоко, а МиГ заходил на посадку, потом резко взмыл. На его пути оказался несчастный Як. Срезав одну из его плоскостей, МиГ ещё немного пролетел выше, а затем резко почти по той же траектории, что летел до столкновения, пошёл вниз и врезался в землю более чем в двух километрах от нас. Взрыва не слышали. Было видно, как перед самой землёй летчик катапультировался, но парашют раскрыться не успел. А Як продолжал падать, крутясь по спирали. В мгновения катастрофы, казалось, наступила тишина, и только слышно было, как шелестит оторванная на Яке перкаль. Он упал с треском, но взрыва тоже не было.

В этот же год Халактырский авиаотряд подарил школе самолёт Як-12. Он стоял во дворе школы. Авиаторы обещали вести кружок по устройству самолёта, но так и не исполнили своего обещания. Самолёт, ставший бесхозным, был вскоре мальчишками разобран.

У нас в семье водилась живность — куры. Чтобы они неслись зимой, мама по вечерам зажигала в курятнике лампу «летучая мышь». В году 1959-м мы с братом уговорили родителей купить на базаре кроликов. Отец сделал клетки. Летом мы с братом кроликам рвали траву в роще. Зимой кормили овсом, овощами. Кролики продержались года два. За это время их было более двадцати штук. Шкурки сдавали в приёмный пункт сельхозпродукции, находившийся у кладбища на 4-м километре. Потом мама держала гусей и уток. Это было небольшим подспорьем к скудному рациону. Иногда мама в духовке пекла булочки. Тогда комната наполнялась вкусным ароматом, запомнившимся на всю жизнь.

Изредка бывал в центре Петропавловска. Добирался автобусом. Проезд одной остановки стоил 20 копеек (образца 1947 г.). Дорога туда и обратно обходилась в 1 рубль 60 копеек или 2 рубля. Осенью (1957—1958 гг.) ходил на областную сельскохозяйственную выставку, проходившую на футбольном поле на сопке Никольской (в 1961 г. там сдали в эксплуатацию здание телецентра и телевышку). Запомнились снопы ржи или ячменя из Мильковского района и первые механические дойки коров.

В эти годы город интенсивно застраивался. На улице Ленинской к видным зданиям — гостинице «Восток», обкому КПСС и кинотеатру «Камчатка» — к 1959 г. добавились многоэтажные дома, где разместились аптека, рыбный магазин и магазин культуртоваров. Строились здания для УТРФ, ГУМа, почты, политпросвещения. Меняла свой облик и улица Советская. На бывшей косе возводился городской холодильник. На главной улице стали укладывать асфальт. В 1960 г. асфальт уже был на 5-м километре. К этому времени там достраивались дома в будущих камчатских «Черёмушках» и закладывали фундамент многоэтажек, где сейчас размещаются английский лицей и наркологический диспансер.

На Култучном озере работала лодочная станция³⁹. Детям лодки не давали, так мы с братом уговаривали отца пойти в выходные дни на озеро и покататься на лодке. Отец учил нас грести. Озеро было ещё большим.

В 1958—1959 гг. я подружился с Геной Беловым. Нас сблизило увлечение самолётами. Мечтали сделать планер. Частенько бывал у него в доме. У Беловых в комнате вместо ковра на полу лежала громадная шкура медведя с мордой и когтистыми лапами. Приятно было поваляться на ней, утопая в длинной шерсти.

Отец Гены работал в милиции. Когда он уходил на работу, и в доме никого не было, мы занавешивали шторами окна, и Гена из-под подушки отца доставал немецкий вальтер. Нам было по тринадцать лет, и мы уже умели обращаться с оружием. Вынимали магазин, проверяли, нет ли патрона в патроннике, и только после этого играли с ним. Мне нравился этот элегантный небольшой пистолет. После войны у многих её участников имелись пистолеты. (Мама рассказывала, что у моего отца был дамский пистолет «Беретта». Когда они еще только познакомились в 1945 г. и отец в компании похвалился им, она не сдержалась и сказала, что эта «пукалка» не пробьет и табуретку. Тут же на стол поставили табуретку, и отец выстрелил в неё. Все удивились, что пуля её пробил.)

Однажды, находясь в роще, мы с Геной натолкнулись на военных, стрелявших по мишени из пистолета ТТ. Они нас не прогнали, и мы наблюдали, как они стреляют. Неожиданно они спросили: «А не хотите пострелять?»

Кто из мальчишек откажется пнуть из настоящего пистолета! Первому протянули пистолет Токарева мне. Он был какой-то квадратный и тяжёлый. После выстрела в мишень я развернулся с оружием к военным. И тут произошло неожиданное: все они, как по команде, бросились на землю. Я думал, что они зарядили один

патрон, а они снарядили обойму. Один из них крикнул: «Поверни пистолет в сторону мишени и стреляй, пока не кончатся патроны!»

Поразило, с каким проворством офицеры всё это проделали. Сказывался их военный опыт. Большинство служивших в 1950—1960-х гг. офицеров были участниками Великой Отечественной войны. Они-то хорошо знали, что нужно делать, когда на тебя направлено оружие. Ведь я мог случайно выстрелить. Это только в фильмах при обстреле все стоят, как истуканы.

Там же, в роще, отец Гены Белова учил нас стрелять из малокалиберной винтовки. Дважды он устраивал соревнование между нами по стрельбе из винтовки по мишеням.

Игра с оружием иногда заканчивалась трагически. Так, мальчишки, играя дома с малокалиберной винтовкой, случайным выстрелом убили моего одноклассника Володю Абоимова.

В 1958—1960-х гг. мы уже не ограничивались прогулками до Кирпичной речки. Ходили на Синичкино озеро. Купаться в нём было невозможно из-за холодной воды, но идти туда интересно. Шли по пробитой военными связистами тропинке вдоль воздушной линии связи от пехотного полка (район «Силуэта») до посёлка Чапаевка. Мы называли ее столбовушкой. Вдоль рос редкий каменноберёзовый лес. Когда-то он был густым. Об этом говорили пни, торчавшие вокруг. Они удивляли своей высотой: два-два с половиной метра. Объяснялось это просто. В годы Великой Отечественной войны гражданским и военным уголь для топки печей почти не выдавали. В окрестностях Петропавловска-Камчатского на десятки километров берёзовый лес был вырублен. Заготовливали дрова зимой. Берёзы спиливали на уровне снега. В те годы зимы были многоснежными. Снежный покров достигал двух-трёх метров. Вот и оставались такие высокие пни.

Еще до Кирпичного ручья иногда заворачивали к армейской пекарне, чтобы попросить у солдат хлеба. Недалеко от пекарни стоял санитарный батальон (пекарня и санбат находились в начале нынешнего проспекта Карла Маркса).

В декабре 1959 г. мы с Геней несколько раз ходили на лыжах на Халактырский аэродром. Лыжи были очень простыми, с креплением, сделанным из автомобильной камеры. От совхозских теплиц (сейчас там городская оранжерея) выходили на тундру и по ней шли в сторону аэродрома. Приходили к нему в сумерках, а возвращались уже в темноте. Издалека смотрели на стоявшие на лётном поле Ан-2 и Ли-2. Зимой на них вместо колёс устанавливали лыжи. Мы заходили в деревянный аэровокзал погреть-

ся. Он был всегда полон людей, ожидавших своего рейса в районной области, в большинстве местных жителей, одетых в кухлянки, торбаса и малахаи.

С Геней Беловым связан один забавный случай. В 1960 г. мне исполнилось четырнадцать лет. Тогда не очень-то было принято отмечать дни рождения детей. На следующий день после дня рождения я похвастался своей «датой». Саша Вдовиченко предложил отметить её. Из дома он утащил маленький бидончик браги. Пили мы её в роще с Геней, Сашей и моим братом Юрой. Брага оказалась нам сладенькой и приятной, как квас. Однако мы не знали коварства этого напитка. Через некоторое время все опьянели, а Гене и Юре стало плохо. Хорошо, что было на улице солнечно и тепло. Мы с Сашей уложили своих «собутыльников» в тенёчек и регулярно обмывали их холодной водой, благо ручей тёк рядом. К вечеру они пришли в нормальное состояние. Мне было тоже мутно. С того времени не терплю запах браги.

Свои дальние вылазки мы всегда делали большой ватагой, человек шесть-восемь. Вроде нам ничего не угрожало, но в меньшем количестве далеко никуда не ходили.

Рядом с домами, где мы все жили, размещалась исправительно-трудовая колония. Сидели в ней воры, мошенники, убийцы, хулиганы, разбойники и другой преступный люд. Те, кто из них имел нестрашные статьи и в свою отсидку хорошо себя вёл, попадали в «расконвойку» и днём находились за пределами зоны на различной работе без охраны. Однажды такой расконвойник разговорился с нами в роще. О чём шёл разговор, не помню, но почему-то запомнилась его фраза: «Пацаны, не верьте интеллигенции — художникам, писателям, музыкантам и артистам. В зоне они первые шестёрки!»

Сильное землетрясение в Петропавловске в мае 1959 г. застало меня дома. Наш барак скрипел и ходил ходуном. Мы выбежали на улицу, но землетрясение продолжалось. Земля гудела и подрагивала, ходила, словно волнами. Печные трубы раскачивались, а некоторые переломились и скатились с крыши. Одна из труб едва не придавила бабуку из соседнего подъезда с внучкой на руках. После этого землетрясения некоторые жители города уехали на материк.

В августе 1959 г. с Петровской сопки смотрел открытие стадиона «Спартак». Его построили методом «народной стройки», как говорили по радио и писали в газетах. На его месте ещё в 1940-х гг. было озеро. Болельщики потом смотрели футбольные матчи с Петровской сопки, откуда их гоняла милиция.

Зимой 1959 или 1960 г. ходил в Дом пионеров⁴⁰ в авиамодельный кружок. Кружок помещался на втором этаже, к нему вела лестница с улицы. Внизу перед лестницей стояла клетка с медведем. В кружке я долго не задержался. Почти не было материала для авиамodelей. Кто его имел, тот и мастерил что-то. Места хватало только для них. Был, как говорится, на подхвате — что-то подержать, убрать помещение, на улице помочь запустить планер. Запускали планеры с Петровской сопки. Пожалуй, это было самое интересное. В памяти остался запах ацетона, казеинового клея, лаков и эфира, который использовали как горючее для микродвигателей самолётов.

У нас дома постоянно работал динамик городской ретрансляционной сети. Как только утром начиналась, с гимна СССР, трансляция, вставала мама, затем отец и мы, дети. (Занятия в школе начинались в восемь часов.)

Радио служило основным источником разнообразных сведений. Слушали новости, разные передачи, музыку. Конечно, помнится голос Юрия Левитана. Когда он читал сообщения ТАСС, мороз по коже пробегал. Порой динамик работал ночью: транслировали выступление Н. С. Хрущёва. Помню, как в литературной передаче изо дня в день читали роман М. Шолохова «Поднятая целина». Щукарь и Размётнов запомнились ещё раньше, чем мы проходили это произведение в школе. Из передачи «Театр у микрофона» помню «Оптимистическую трагедию» Вишневского. Не в пример нынешнему времени, по радио звучало много классических музыкальных произведений — Баха, Моцарта, Чайковского, Прокофьева, Шостаковича. Пели оперные певцы С. Лемешев и И. Козловский. Часто проигрывали арии и песни в исполнении Ф. Шаляпина. Мне до сих пор нравится его бас. Из-за частого повторения становились знакомыми голоса Бунчикова, Нечаева, Л. Руслановой, К. Шульженко, М. Бернеса и Г. Отса, а позже — эстрадных певцов В. Трошина, О. Онуфриева, М. Кристалинской и Э. Пьехи⁴¹.

В нашем бараке, да и в ближайших домах, жили одинокие женщины. Им было по тридцать пять — сорок лет. Они отличались одеждой и внешним видом от замужних: были напудрены, с крашеными губами, модно одетые. Замужние называли их фифочками и недолюбливали, не поддерживали дружеских отношений. Те тоже не оставались в долгу и неприязненно относились к замужним. В чём причина такого поведения я не знал и не догадывался⁴².

В конце 1950-х — начале 1960-х гг. в городе стали появляться молодые люди в необычной для того времени одежде и обуви: в узких брюках без манжет и в полуботинках на толстой подошве. Вместо стрижки полубокс они имели другую, с более длинными волосами, — канадку. Волосы зачесывали ёжиком. Этих людей прозвали стилиягами. Милиция почему-то задерживала их, и были случаи, когда им разрезали брюки, а подвыпивших стилияг обстригали наголо. В те годы из стрижки признавался только «полубокс».

Мужские брюки были с широкими мешковатыми штанинами, с манжетами внизу. Служащие учреждений и организаций и чиновники партийного и государственного аппарата носили шляпы, а основная масса тружеников — кепки. Модной тогда была восьмиклинка. Через два-три года многие стали носить узкие брюки и причёску «канадка». Стало привычным, что в тёплое время года молодежь и взрослые ходили на улице без головных уборов.

Менялся и облик женщин. Женщины и девушки избавлялись от кос. Старшие школьницы не отставали от них, стали делать короткие причёски, а вне школы носили брюки, что вообще было необычно.

Порой удавалось слышать незнакомое для уха звучание рока.

Постепенно бывшие шалости ушли в сторону. Играли в лапту, прятки, штандр, чехарду, ножички, классики, городки и другие, уже забытые игры (зимой играли дома в шашки, «чапаева», морской бой). Делали коллективные вылазки на Мишенную сопку и на 2-ю речку, называемую ещё Кирпичной. Петропавловский совхоз ещё не уничтожил лес и не распахал землю в районе нынешних микрорайонов «Горизонт-Юг» и «Горизонт-Север». Там росли жимолость и княженика. К осени, когда вся детвора собиралась к школе, и нас становилось больше, на спортивной площадке ближайшей воинской части играли в «американку» — футбол в одни ворота, в волейбол и баскетбол.

В 1956—1960 гг. в играх и забавах участвовали ребята из нашего барака и ближайших домов: Света и Гена Кувакины, Саша Вдовиченко, Саша Куплевахских, Ваня Омельченко, Валера Дегтярев, Гена Белов, Слава Мохов, три Тамары — Еникеева, Фролова и Ивденко, Ира Кузнецова, Люда Камнева, мой брат Юра, Вова Цыбышев и другие, имена которых не запомнил. Многие из ребят вскоре навсегда уехали с Камчатки, и судьба их мне неизвестна⁴³.

НА ПОРОГЕ ЮНОСТИ (1960—1962)

В 1960 г. в городе широко отмечали 220-летие Петропавловска-Камчатского. Об этой дате много говорили по радио, и поэтому с того времени 17 октября врезалось в память как день рождения города.

В этот день, когда пошёл за хлебом в ларёк, долго не мог перейти через дорогу. По ней в центр города двигалась большая колонна грузовых автомобилей с картошкой, капустой и с коровами. На машинах развевались красные транспаранты с надписями типа: «Подарок городу от Елизовского района». День стоял ясный, ветреный и холодный. Лужи подёрнулись ледком.

Учёба с пятого по седьмой класс ничем ярким не запомнилась. Русский язык и литературу преподавала Анна Ивановна Панкратьева (Фомина)⁴⁴. Уроки английского языка вела Анна Николаевна Мещерякова. Особой дисциплиной класс не отличался, и когда уже чересчур шумели, Анна Николаевна кричала: «Шат ап!» Зная её слабость к иностранной литературе на английском языке, ребята приносили ей книги. Она иногда читала их на уроке и нас не спрашивала. «Физиней» была Рива Александровна Маневич. Она сильно отличалась от остальных учителей модной короткой причёской. Рива Александровна умела держать дисциплину в классе и хорошо знала свой предмет. Если ей не нравился ответ по теме урока, она с особой интонацией говорила: «Тоска зелёная!»

В годы, когда я учился в школе, полы после занятий мыли ученики класса, в котором занимались. Дежурство осуществлялось по партам.

В мае и июне 1961 г. сдавали экзамены за седьмой класс. У меня чудом сохранился мой дневник, который вел в 1961—1962 гг. В нём коротко записывал главные для меня события. Запись об экзамене по математике:

«31 мая 1961 г. Мы зашли в свой класс. Он кажется немного непривычным. Рассаживаемся по партам. На доске написаны задача и примеры. На партах листочки с печатью. Вначале кажется страшно. Никак не мог решить примеры. Я сидел на первой парте, а сзади Люда Камнева. Я попросил шпаргалку. Она передала».

Письменный экзамен по русскому языку:

«3 июня 1961 г. Писали изложение на тему: “Смерть Тараса Бульбы Гоголя”».

После окончания в 1961 г. седьмого класса одноклассники и другие ровесники стали подумывать об учёбе в средних специальных учебных заведениях. Для подростков в городе было одно такое — Петропавловское мореходное училище. Поговорил о поступлении туда с родителями, ведь иначе им пришлось бы содержать меня ещё четыре года. Они посоветовали продолжить учёбу в школе. Аналогичный совет получил и Гена Кувакин, живший тоже в нашем бараке. А Слава Мохов вынужден был идти в мореходку: мать не могла его вытянуть столько лет, так как была одна. Оказалось, что Слава плоховато видит и мог не пройти медицинскую комиссию при поступлении в училище. Мать Славы достала таблицу по проверке зрения, и он её выучил. Так он поступил в училище⁴⁵.

В 1961 г. летом впервые посетил Паратунские и Начикинские горячие источники, озеро Котельное и берег Тихого океана. Полнее увидел камчатскую природу вне окрестностей Петропавловска. Конечно, она впечатлила своей дикостью и необычностью. Особенно горячая вода, вытекавшая просто так из земли, прибойные волны океана и ход лососевой рыбы.

На озере Котельном и берегу Тихого океана удалось побывать благодаря мужу отцовской сестры Павлу. Он служил в автомобильном батальоне на 75-м участке. Летом 1961 г. его подразделение участвовало в строительстве Радыгинского полигона. Сооружали танкодром для стрельбы из танков, артиллерии и стрелкового оружия. Я упросил его взять меня к себе на несколько дней. Жил я один в большой армейской палатке. Питался на походной кухне вместе с солдатами, строившими полигон. Чтобы жизнь мне «не казалась мёдом», Павел дал мне задание — занести в ведомость расход бензина, дизельного топлива и автомобильного масла за несколько месяцев работы техники на полигоне. Разнести их расход по дням. Задача оказалась несложной.

Самое большое впечатление на меня произвели Тихий океан и рыбалка на реке Котельной. Цитаты из дневника:

«18 июля 1961 г. Сегодня поехали на рыбалку. Это далеко, примерно 25 километров от полигона. Поймали сетью более 50 лососевых рыбин».

«19 июля 1961 г. Опять ездили на рыбалку. На этот раз с ночёвкой. Вечером поймали десять рыбин. Остановились на берегу озера Котельного на полевом стане Петропавловского совхоза. Там стоял летний скотник. Мы поели ухи, которую приготовили на костре, и легли спать в балке».

В дневнике не писал подробности о рыбалке и ночёвке на полевом стане, но кое-что хорошо помню. Почти рядом с устьем реки Котельной через неё протягивался подвесной мост. Его построили пограничники и использовали при охране границы. На меня взрослые возложили две задачи. Первая — следить за дорогой, что проходила по берегу реки, чтобы заметить приближение чужих машин. Вторая — стоя почти у устья реки, улавливать момент захода косяка рыбы из Тихого океана в реку и давать знать об этом рыбакам. Они были метрах в трёхстах от устья. По моему сигналу они сетью перегораживали реку, насколько могли. Стоит сказать, что мы рыбачили по нескольку часов, но никто на берегу не появлялся. На всякий случай у каждого была удочка, если вдруг появится рыбнадзор.

На полевом стане нас угощали парным молоком и сливками, как сметана. Бидоны с молоком после дойки до отправки в город хранили в запруде на ручье.

В восьмой класс из нашего седьмого пришло только двенадцать человек, менее половины. Часть бросила учёбу, другая поступила в техникумы и училища, перешла в другие школы.

В сентябре, как обычно, наша школа работала на совхозских полях. Цитата из дневника: «1 октября 1961 г. 26, 27 и 28 сентября убрали картофель под Паратункой. Купались в колхозном бассейне. 29 и 30-го работали на уборке капусты за Кирпичным ручьём».

В октябре в нашей семье появился фотоаппарат. Мы впервые выиграли в денежно-вещевой лотерее какую-то безделушку стоимостью около 80 рублей. С братом уговорили родителей не получать её, а взять деньги и на них купить фотоаппарат. Хватило на «ФЭД-2», плёнку, фотобумагу, реактивы и небольшой увеличитель. Инструктором по обучению стал я, так как ранее уже с друзьями немного занимался фотографией. Вскоре научились «щёлкать», а позже и другим премудростям фотодела не только брат и отец, но и сестра.

13 ноября 1961 г. получил комсомольский билет. Мотивом вступления в комсомол было одно — желание утвердиться, что я уже взрослый и могу что-то делать и решать.

А в середине ноября у мамы обнаружили опухоль в груди, и в конце месяца она улетела на обследование в Хабаровск. Опухоль оказалась злокачественной, и ей сделали операцию. Потом мама проходила облучение. Мы более трёх месяцев жили без неё. Хозяйством занимались отец, я и брат. Нужно было протопить печь, пригото-

вить еду, постирать бельё, прибраться в доме, покормить кур... Готовкой и стиркой по переменеке занимались я и отец. Брат был «на подхвате».

Самым трудоёмким делом была стирка. Сейчас, если женщина говорит, что она стирала, не значит, что она непосредственно занималась этим делом своими собственными руками. Стирка осталась, но в смысл данного слова нынче вкладывается уже иной. Тогда же стирка подразумевала целый комплекс действий. О стиральном порошке понятия не имели. Его заменяли хозяйственное мыло и щёлочь. Последняя использовалась для стирки белого белья. Некоторые хозяйки брали каустическую соду, моя же мама делала щёлочь из печной золы.

С приготовления щёлочи начинал стирку и я. Наливал в бак для кипячения белья воду, ставил на печь. Когда вода закипала, кидал в неё печную золу. После недолгого кипения убирал с печи бак, чтобы вся муть осела на его дно. Затем отстоявшийся раствор щелочи сливал. Замоченное и намыленное бельё складывал в бак, заливал приготовленным раствором и вновь ставил бак на печь. Не зря его называли вываркой. Бельё кипятилось. Потом начиналась сама стирка в цинковой ванне на стиральной доске. Стиральные машины тогда были ещё редкостью (у нас она появилась году в 1964-м; называлась «Сибирь»; была с ручкой и валиком для выжимки белья). Тёмное бельё не парили, так как оно выбеливалось. Постельное не только выстирывали, но и синили и крахмаливали. Весь этот процесс и назывался стиркой. Занимал он несколько часов изнурительного труда. Но зато как было приятно вдыхать запах принесённого с улицы высушенного белья!

Зимой в 1962 г. вышли кинофильмы: «Человек ниоткуда», «Человек-амфибия», «А если это любовь», «Последний дюйм». Из последнего фильма понравилась песня: «Тяжёлым басом гремит фугас...» Все фильмы с удовольствием посмотрел, благо кинотеатр «Родина» был недалеко. В начале 1960-х гг. он был многолюдным местом, где вечерами собирались молодёжь и взрослые. На последние сеансы билетов обычно перед фильмом уже не было.

Интересна запись в дневнике за 11 января 1962 г.:

«Надо сфотографировать памятники Петропавловска. ...Город сейчас растёт! Он теперь не то, что семь лет назад. Тогда было три-четыре трёхэтажных дома и один кинотеатр “Полярная звезда”. Из транспорта было несколько больших автобусов и десятка два маленьких. А сейчас какой город! Новый район “Черёмушки”».

Восьмиклассников уже официально пускали на школьные вечера и балы. Они, в основном, сводились к танцам. Танцевали, кто как мог, под проигрыватель через усилитель. Запомнился новогодний бал перед новым, 1962-м годом. На втором этаже школы, где перед классами был не коридор, а большой зал, стояла ёлка. Стены зала во всю высоту украшали картины на зимнюю и новогоднюю тему, выполненные учителем рисования, настоящим художником. С потолка свешивались снежинки из ваты. Зал освещался цветными прожекторами, создавая праздничное настроение и особый уют. Многие старшеклассники пришли в карнавальных костюмах и масках. Было интересно и весело. Больше таких балов в школе не проводилось.

С 1961 г. стал постоянным читателем библиотеки № 3, которая находилась почти рядом с домом (улица Зеркальная, 58. В 1999 г. библиотека была закрыта). Читал много. Из книг помню: «Амур-батюшка» и «Капитан Невельской» Н. П. Задорного, «Честь» Г. А. Медынского, «Спартак» Р. Джованьоли, «Порт-Артур» А. Н. Степанова и другие.

В выборе книг для чтения большую роль играла мама. В 1940 г. она окончила Орловское педагогическое училище. Уехала на Дальний Восток и по 1946 г., до моего рождения, работала учительницей начальных классов в селах Амурской области Хабаровского края. Хорошо знала литературу и порой декламировала по памяти Пушкина, Некрасова. Она привила мне вкус к русской классике.

Кроме художественной, я читал и научно-популярную литературу. Мечтал стать лётчиком, поэтому значительная часть научно-популярных книг была про самолёты и ракеты. Мечте не удалось сбыться. В 1962 г. у меня обнаружили близорукость. Однако информация о самолётах и ракетах осталась в памяти.

Нынче камчатцев не удивит цветущей яблоней, вишней, сиренью и акацией. У многих сейчас на дачах растут диковинные когда-то для полуострова фруктовые деревья и декоративные кустарники. Однако ещё лет сорок-пятьдесят назад цветущая здесь яблоня вызывала удивление и восторг, а людей, занимавшихся садоводством, называли чудаками. Когда учительница Анастасия Александровна Морозова сказала, что пойдём работать во фруктовый сад, мы не поверили. На улице грязными островами ещё виднелся снег, а нам предлагали идти в сад. Тем более было удивительно, что сад, оказывается, здесь, на Камчатке.

Сад был почти под боком у школы № 30. На небольшом пятачке земли теснились низкорослые деревца. Они были прижаты друг к дружке, словно сбились в кучку, чтобы согреться. «Это вишни, а это яблоны». С интересом мы смотрели на диковинные деревья. Большинство из нас видели их впервые. Потом, засучив рукава, работали в саду: окапывали, расчищали, ухаживали. Это было весной 1962 г. Как я узнал, сад принадлежал Поликарпу Михайловичу Агеенко⁴⁶.

С крыльца нашего барачного подъезда открывался чудесный вид на три сопки: Корякскую, Авачинскую и Козельскую. Всегда к себе манил Авачинский вулкан, в те годы постоянно паривший, и хотелось пойти к нему и заглянуть в его жерло. Однако в 1959—1961 гг. походы мальчишек нашего двора ограничивались только посещением озер — Синичкино и Плоское.

Первый поход к Авачинскому вулкану состоялся только в 1962 г., когда мы подросли. В конце июня погода стояла ясная, вулкан смотрелся привлекательно, и мы не выдержали и пошли к нему от порога дома, ориентируясь на вершину Авачи.

Мы — это Гена Кувакин, мой брат Юра и я. Старшему из нас было шестнадцать, а младшему четырнадцать лет.

До бомбежного поля, что находилось перед подножием Авачинского вулкана и было размером примерно четыре на семь километров, шли знакомой дорогой через Синичкино озеро, а дальше была сплошная неизвестность. До 1960 г. «бомбёжка» была военным полигоном для самолётов Камчатской авиадивизии, и эта территория часто была закрытой. Мало кто из жителей Петропавловска-Камчатского отваживался ходить по «бомбёжке», боялись попасть под пушечный, пулемётный огонь и бомбы с самолётов. Поэтому дальше наша дорога к вулкану была незнакомой, но интересной. Попадались осколки от бомб и порой неразорвавшиеся бомбы. Ещё не все были убраны смотровые вышки, некоторые макеты военной техники и разных сооружений.

К вечеру мы подошли к Халактырской сухой речке и заночевали в сделанном шалаше рядом с зарослями кедрового стланика.

Утром, ещё до восхода солнца, пошли к Авачинскому вулкану, стоявшему перед нами во всем величии. Под ногами шуршал вулканический шлак, и земля отдавала каким-то гулом.

Окружающий ландшафт был необычен. По долине сухой речки громоздились глыбы вулканической породы, почти отсутствовала растительность. И тишина. Будто попали в фантастический мир. Это первое ощущение осталось навсегда.

Дальнейшее сужение долины сухой речки показалось нам угрожающим, и когда неожиданно слева увидели распадок с бегущим ручейком, то свернули в этот распадок.

В отличие от сухой речки, здесь был берёзовый лес. Мы ещё не знали, что ручей называется Камбальным. Он зародился на склоне хребта Монастырь, который находится перед конусом Авачинского вулкана.

Скоро мы покорили Монастырь. Перед нами возвышался конус Авачинского вулкана, начиная от нижних лавовых потоков, со щёками красного шлака, с белыми прожилками снежников и ледников. Справа от него стояла другая часть древнего конуса — Сарай. А внизу — то самое ущелье, которого мы испугались и от которого ушли сюда, на Монастырь. Если бы мы всё же пошли по ущелью, то путь на конус Авачи был бы короче. Однако мы не пожалели, что сделали громадный крюк. Теперь нам была видна полная картина подходов к вулкану и был виден оптимальный маршрут по руслу Халактырской сухой речки и по конусу.

Спустившись с Монастыря, стали подниматься на конус Авачи. Казалось, вершина рядом и мы вот-вот будем на ней. Однако мы всё шли и шли, и вершина только манила. Тогда-то впервые столкнулся с коварством гор — они заманивают и обманывают. Небо стало слабо-фиолетовым. Кругом громоздились застывшие лавовые потоки, сыпался шлак, были слышны шумы камнепадов и осыпавшейся вулканической породы. Вдруг конус накрыло облако, и стало как в сумерках. И жутко. Мы повернули назад⁴⁷.

ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБУЧЕНИЕ. ПОХОДЫ ПО КАМЧАТКЕ (1962—1964)

С 1958 г. в СССР осуществлялась реформа школы. По ней было определено, что начальное образование включает четыре класса, неполное среднее — восемь и среднее — одиннадцать классов с обязательным производственным обучением.

До девятого класса у нас ещё было время, никто из нас не задумывался: а как обстоит дело с производственным обучением в нашей тридцатой школе? на кого нас собираются учить? Из нас же собирались сделать строителей — штукатуров и маляров! Другим школам Петропавловска достались специальности швеймотористок, секретаря и делопроизводителя, водителя автомобиля, слесаря, токаря и так далее. Мы, будущие девятиклассники, обсуждали эту проблему и пришли к выводу, что затеяно глупое

дело, ведь почти все желали после окончания школы учиться в высших учебных заведениях, а не работать на стройке. Однако среднее образование получать надо. Более одной трети бывших восьмиклассников не пришли в наш девятый «А», испугались строительной специальности.

Первую четверть учебного года (1962/63) мы не учились в школе, а проходили производственную практику на стройке. Осваивать профессию штукатура, занимаясь по два часа в неделю, как обучались другим профессиям в школах города, невозможно. Поэтому вся первая четверть и была посвящена производственной практике. Класс из двадцати трёх человек разбили на две бригады и закрепили за ними инструктора по обучению штукатурному делу. Бригадиром первой бригады, в которую я попал, мы выбрали Сергея Глушкова. Нам выдали рабочую робу, обеспечили нас инструментом. Девчонки робу подогнали под себя, а парни ходили в той, что дали: с широкими штанинами.

Сколько мы испортили штукатурного раствора, пока научились работать мастерком, знали только инструктор и прораб участка. Раствор почему-то у нас разлетался во все стороны, но только не попадал туда, куда надо. После обеда специалисты по строительству преподавали нам теорию. Мы добросовестно конспектировали. Записывали марки цемента, его свойства и свойства штукатурного раствора, строительные нормы и правила и т. д.

Первый дом, в котором мы работали, был на 6-м километре (Елизовское шоссе, 12; с 1967 г. — проспект 50 лет Октября, 12). В этом доме на первом этаже потом долгое время располагалось почтовое отделение № 6. Рядом готовился к сдаче дом № 14. Когда на стройке не было раствора, мы в этом доме помогали малярам готовить полы для покраски — подметали и мыли. Через дорогу от этого дома закладывались фундаменты домов, где затем открыли аптеку № 44, магазин «Спутник» и «Дом книги». Вокруг ещё были пустыри.

К нам на стройку иногда наведывался Михаил Порфирьевич Стельных⁴⁸, бывший в то время директором нашей тридцатой школы.

В 1963—1964 гг. работали на стройках не только 6-го километра, но и в районе школы № 9.

К 1963 г. отношения между ровесниками стали складываться по симпатиям и интересам. Теперь не играло роли, где живут товарищи, как раньше. Меня увлекали походы по Камчатке. Интерес к походам объединил в основном моих одноклассников.

Большую роль в этом сыграли наши с Геней Кувакиным рассказы о походе на Авачинский вулкан в 1962 г.

Зимой 1963 г. Гена Кувакин, Жора (Георгий) Пюкке, Сергей Глушков и я стали разрабатывать грандиозные планы путешествий по Камчатке. Часть из них летом мы воплотили в жизнь.

В начале июля 1963 г. наша четвёрка, учитывая наш с Геней опыт, ходила на Авачинский вулкан. Вершину брали в лоб, как она видна из Петропавловска.

Затем более большей группой (в составе группы были: Г. Пюкке, Г. Кувакин, А. Алейкин, В. Коперсак, А. Потапов и я) мы совершили поход от Северных Коряк через полевой аэродром и далее к Ганальским Вострякам. Завершили путешествие в Малках. В ходе его на Ганальском перевале меня чуть не подстрелили охотившиеся директор и парторг Начикинского совхоза, приняв в утреннем тумане за медведя.

В августе я вновь был в многодневном походе по маршруту: Пиначево — Налачевские горячие источники — долина реки Налачевой — устье реки Налачевой. Разношерстная группа состояла из старшеклассников нашей школы под руководством Василия Дмитриевича Фурсова⁴⁹. В этом путешествии были мои товарищи: Г. Кувакин, А. Ечевский, А. Потапов.

От 30-го километра до Пиначево добирались старой дорогой, проходившей до нынешнего СОТа «Малинка» и далее по ручью Железному и вдоль реки Пиначевой⁵⁰.

На Налачевских горячих источниках стояла база геологического отряда. Однако геологов мы не застали — они были в поле. Мы купались в горячих лужах и озере. Возмущало то, что скважина на источниках была разбита, вытекающая минеральная вода загубила большую рощу, а также то, что по бывшему лётному полю было разбросано множество железных бочек. Здесь в 1950-х гг. геологи искали проявление меди.

По дороге, пробитой тракторами геологов, прошли к устью реки Налачевой. Там наткнулись в лесу на бригаду Елизовского лесхоза, занимавшуюся изготовлением собачьих нарт из тальника.

У реки мы несколько дней помогали рыболовецкой бригаде в разделке и засолке кижуча. Его ловили ставными неводами, а на берег доставляли на батах. Наши девчонки шкерили рыбу, а мужская часть походников занималась засолкой. Засолили два чана.

Наши маршруты проходили по уникальным местам Камчатки, и увиденное произвело на нас большое впечатление. После этого нельзя было не полюбить завораживающие камчатские кра-

соты. Туристов, путешествующих, как мы, по полуострову, не встречали. Только геологов, редких охотников и рыбаков. Дикий туризм и сейчас любят немногие, а тогда из камчатцев редко кто ходил по туристическим тропам Камчатки.

В сентябре 1963 г. снимал на «ФЭД-2» виды Петропавловска-Камчатского и отдельные памятники. Через сорок семь лет фотографии стали уникальными и входят в число редких снимков города (морской вокзал, кинотеатр «Родина», памятник В. Берингу с пушкой, памятник освободителям Курильских островов с расположенными рядом с ним двумя фонтанами, в центре которых — мальчик с большой рыбиной, городская баня с драматическим театром и другие).

1963 г. запомнился некоторыми подробностями. Зимой на стадионе «Спартак» залили каток. Работали раздевалка и пункт по прокату коньков. Вечерами каток заполнялся народом. Стадион хорошо освещался, играла музыка. А летом рядом со стадионом работала танцевальная площадка. Молодёжь называла её «пятак».

В 1963 г. из продажи исчезла мука. В стране, оказывается, не хватало зерна. Моя мама вышла из положения: когда захотелось вдруг оладий, она размочила макароны. До этого года в столовых к обязательным на столе соли, перцу и горчице был чёрный хлеб на тарелке. Бесплатно!

Мороженое продавалось на улице на развес в бумажных стаканчиках. В вафельных стаканчиках его продавали редко.

На остановке в центр города, что находилась у северного подножия Никольской сопки (сейчас зона аттракционов), стояла пончиковая. Пончики при покупателе доставали из кипящего масла в противне.

По городским улицам в местах большого скопления народа стояли автоматы по продаже газированной воды. Пьяницы воровали из них гранёные стаканы.

В столовой, что находилась в бывшем здании администрации УТРФ, напротив нынешней остановки автобуса «Аллея флота», появились автоматы по продаже салатов и холодных закусок. Стоило только опустить в автомат металлический рубль.

Летом в 1963 г. геодезисты из проектного института «Ленгипрогор» на совхозских полях проводили топографическую съёмку для разработки проекта строительства на них большого жилищного комплекса (будущие микрорайоны «Зазеркальный», «Горизонт», «Горизонт-Север» и «Горизонт-Юг»). От главной дороги к полям геодезисты проходили мимо нашего барака, неся каждый

раз треноги, теодолиты и рейки. Тропинка проходила мимо нашего сарая, и они однажды попросили у моих родителей разрешения складывать там инструменты. У геодезистов рабочим целое лето трудился мой школьный товарищ Юра Бархатов.

В январе 1963 г. была открыта средняя школа № 7. Это был номер семилетней школы в Петропавловском совхозе, которую ликвидировали. Также была ликвидирована начальная школа № 26. Школа № 30 стала восьмилетней. Из неё в школу № 7 (для которой построили новое здание) перешли почти все учителя, преподававшие в старших классах, и перевели девятиклассников (в том числе и меня) и десятиклассников. Нашим классным руководителем до выпуска оставалась Анастасия Александровна Морозова, учитель химии и биологии⁵¹.

Зимой с 1963 на 1964 г. много читал. Сложилась привычка по субботам ходить в библиотеку не только для обмена прочитанных книг, но и читать журналы. Просматривал и читал журналы: «Наука и жизнь», «Смена», «Знание — сила», «Техника — молодёжи», «Юность» и другие. Были прочитаны: «Золотой телёнок» и «Двенадцать стульев» И. Ильфа и Е. Петрова, «Солдатами не рождаются» К. Симонова и много других хороших и порой плохих книг. Большое впечатление произвела книга Г. Федосеева «Смерть меня подождёт», рассказывающая о буднях топографов, работавших в поле. Она подлила масла в огонь желания посвятить жизнь профессии, связанной с природой и путешествиями. Аналогичное впечатление произвела эта книга на школьного товарища Гену Кувакина. Из знакомых нам профессий больше подходила профессия геолога.

Мы с Геней прослышали, что в Камчатском геологоуправлении открылась для старшеклассников школа геологов, и стали ходить на её занятия. Они были интересны. Ведь их проводили геологи, вернувшиеся из поля. Нам давали азы поиска рудных проявлений и сведения о полезных ископаемых на Камчатке. Рассказывали о золотоносных, нефтяных и серных проявлениях на полуострове, о разведке нефти в Богачёвке и пароводяной смеси на Банных горячих источниках⁵². О перспективе постройки трубопровода от Банных источников до Петропавловска-Камчатского и о многом другом. Показывали любительские кинофильмы о красотах Камчатки. Учили пользоваться радиометром и счётчиком Гейгера, делать бумажные пакетики для образцов. Занимались с нами геологи от души и с большой любовью к Камчатке.

В это время в школе был создан фотокружок, руководителем которого стал Игорь Вайнштейн⁵³. С Георгием Пюкке, Сергеем Глушковым и Геннадием Кувакиным — моими школьными товарищами я сразу включился в работу кружка. Однако И. Вайнштейну удалось провести только два небольших теоретических занятия. В один из вечеров часть кружковцев в недостроенной фотолaborатории за распитием вина застал директор школы, который тут же распорядился кружок прикрыть.

Одновременно в другом месте, в областной детской станции по туризму, мы с Генной Кувакиным прослушивали курс по подготовке инструкторов по туризму. Планировали следующее лето, как и предыдущее, провести в путешествиях по Камчатке. Подумывали о походе в Долину гейзеров.

В марте-апреле 1964 г., во время весенних каникул, с Геннадием Кувакиным, Георгием Пюкке, Юрием Бархатовым, Сергеем Глушковым, совместно со старшеклассниками школы села Коряки, ходил в зимний поход на Большие Банные горячие источники. Он длился все весенние каникулы.

Два дня жили в школе села Коряки. Затем оттуда вместе с местными школьниками сходили на лыжах на только что заработавший прииск «Каменистый» по добыче россыпного золота. Это был первый прииск на Камчатке.

До села Начики добирались на грузовой машине. От него на лыжах двинулись к Большим Банным горячим источникам. Шли вдоль берега реки Плотниковой мимо Начикинского озера. Однако ни реки, ни озера видеть не пришлось. Всё завалил снег. Под его более чем двухметровым слоем остались кустарники и маленькие деревья, поэтому зимний лес казался просторным. Белизна слепила, но мы были в светозащитных очках. Снег, налипавший на лыжи, замедлял темп нашего движения.

Не обошлось без приключения. После первой ночёвки в зимнем лесу нас догнал трактор с санями, везший продукты для буровиков, работавших на горячих источниках. Обрадованные возможностью не нести рюкзаки, положили их на сани, в надежде, что трактор нас догонит и перегонит. Однако он нас не догнал ни в обед, ни вечером. Продукты, спальники и палатки остались в санях. Чтобы не замерзнуть, пришлось двигаться, не останавливаясь. Благо ночь наступила лунная. Далеко за полночь добрались до стоявшего в лесу по дороге на ключи балка. Натопили печь и вместо ужина попили кипятку. Утром налегке добежали до балков буровиков на горячих источниках. Нас хорошо покормили.

День прождали трактор, но он так и не пришёл. На следующий день с утра двинулись ему навстречу. Только в десяти километрах от ключей, почти рядом с балком, в котором мы ночевали, нашли поломанный трактор с санями и нашими рюкзаками.

Горячие ключи били на берегу реки Банной. С юга и севера русла реки возвышались сопки.

На источниках работали буровики. Они жили в нескольких балках. Их буровая вышка была почти рядом. Предполагалось, что несколько пробуренных скважин увеличат выход пароводяной смеси большой температуры, что позволит через трубы доставить её для теплоснабжения Петропавловска-Камчатского. Даже планировалось построить здесь геотермальную электростанцию.

У буровиков в этом маленьком поселке была столовая, в которой мы ночевали. Купались в небольшом крытом бассейне.

Первые походы по Камчатке, а затем занятия в кружках и на курсах, а также самостоятельное изучение немногочисленной краеведческой литературы помогли мне и моим товарищам кое-что узнать о нашем полуострове, его географии. Эти знания укрепили наше желание путешествовать по Камчатке в дальнейшем.

Весной 1964 г. неожиданно для себя сделался спортсменом и даже чемпионом своей седьмой школы по бегу. Получилось это случайно. В те годы были весьма популярными соревнования по легкой атлетике. Проводились они почти в каждой школе, а затем и в общегородском масштабе. Перед окончанием учебного года проходили они и в нашей школе. От класса не было представителя на дистанции 400, 800 и 1 000 метров. Предложили пробежать мне. Решил попробовать. На расстояниях 800 и 1 000 метров мне равных не нашлось. Потом, уже осенью 1964 г., участвовал в составе школьной команды в общегородских соревнованиях по лёгкой атлетике. Призовых мест не занимал, но входил в пятёрку сильнейших бегунов на дистанциях 800 и 1 000 метров. Тогда фаворитом в лёгкой атлетике считалась школа № 4, где физруком был Станислав Васильевич Кожемякин⁵⁴. Седьмая школа стала наступать ей на пятки, что беспокоило С. В. Кожемякина.

В летний сезон 1964 г. областным советом по туризму готовилась туристическая экспедиция по Восточной Камчатке. Руководителем экспедиции назначили Владимира Ивановича Семёнова⁵⁵. Однако туристы, зимой горевшие желанием участвовать в ней, летом передумали. С Семёновым согласились идти только три взрослых человека, среди которых был один опытный турист. Для длительного и трудного путешествия туристов было явно недо-

статочно. Каким-то образом он узнал о нашей «дикой» группе и решил с нами познакомиться. Было это в конце июня.

Встреча состоялась в его одноэтажном домике на улице Вилуйской. Дверь нам открыл мужчина средних лет. Пригласил в комнату. Жора Пюкке, Гена Кувакин и я раскрыли рты: казалось, что попали в краеведческий или геологический музей. На полках, стеллажах лежали породы необыкновенной красоты, природные экспонаты, гербарии, фотографии.

Владимир Иванович был немногословен, несуетлив, даже показался сердитым, но когда стал размеренно, неторопливо расспрашивать нас ровным и негромким голосом, впечатление изменилось на противоположное. Он заморозил нас. Расспросил о наших походах на вулкан Авача, Ганальские Востряки, Банные, Малкинские и Налачевские ключи и так далее. Он остался доволен выбором прошедших маршрутов и согласился на наше участие в экспедиции.

Экспедицию финансировал Камчатский областной совет по туризму, но всем необходимым для похода пришлось заниматься самим. Договаривался, пробивал всё Владимир Иванович, а мы были исполнителями. Возили, таскали и складывали продукты и экипировку в дом Семёнова.

Экспедиция длилась с июля по сентябрь 1964 г. Карымский вулкан и Карымское озеро, Долина гейзеров, вулканы Кихпиньч и Крашенинникова, кальдера Узон, Кроноцкое озеро, Богачёвка, река Тюшевка — наши опорные точки, не считая маленьких, побочных маршрутов. Нас было двенадцать человек. Среди них мои товарищи-одноклассники: Гена Кувакин, Жора Пюкке, Толя Ечевский, Юра Бархатов и Лина Клемина.

11 июля на теплоходе «Николаевск» или «Петропавловск» (забылось, на каком из них) из Петропавловска-Камчатского отправились в посёлок Жупаново — на нашу базу для походов.

Первый маршрут был к Карымскому вулкану и Карымскому озеру.

Я был завхозом и распределял продукты не только для еды, но и каждому, чтобы их нести. Их расчёт был на 10—12 дней, и каждому досталось от двенадцати до семнадцати килограммов продуктов, а с учётом необходимой амуниции, фотокиноаппаратуры вес рюкзака у некоторых туристов доходил до сорока килограммов. Владимир Иванович выбрал себе ношу сам: двадцать две банки тушёнки, восемь килограммов сливочного масла и пять килограммов гороха. Итого: двадцать два килограмма. Кроме того, у него было

три фотоаппарата, кинокамера, фотопринадлежности, кинофотоплёнка и многое другое. Вес рюкзака близился к сорока пяти килограммам!

По внешнему виду Владимира Ивановича, мы приняли его за мужчину средних лет, но когда в походе узнали, что ему пятьдесят девять лет, — были этим поражены! Походные тяготы он разделял вместе со всеми. Был добр и вежлив. На привалах усаживался в сторонке и записывал свои впечатления от маршрута в путевой дневник. Порой рассказывал подробности маршрута, с географическими названиями. От него не приходилось слышать дикого восторга по поводу красот, окружающих нас. Он просто приводил нас в нужное место, и надобность в его комментариях отпадала. Красота природы рассказывала о себе сама. Потом в его книгах находил великолепные описания посещённых в том походе мест.

Описывать подробно походы нет необходимости. Сейчас об этом достаточно много литературы. Однако не могу не отметить, что в первом маршруте на Карымский вулкан запомнилось многое. Пихта грациозная, водопады на реках Карымской и Новый Семячик, бирюзовый цвет озера на вулкане Малый Семячик, извергающийся Карымский вулкан и Карымское озеро и многие другие места в этом районе закрепились в памяти на всю жизнь. Как и дикий олень на отрогах Малого Семячика, и палатки у Карымского вулкана группы вулканологов под руководством Иванова.

По возвращении с Карымского вулкана в посёлок Жупаново три человека покинули наш отряд. Им тяготы походной жизни оказались не под силу. В посёлке питались в столовой, где кормили по-домашнему. Вечером зашли в местный клуб, напоминавший большой склад, и посмотрели на танцы местной молодёжи. Лина Клемина выдала им рок-н-ролл и твист.

Следующий поход состоялся в Долину гейзеров. На складе оставили винтовку и дробовик. Слишком тяжело. Охотиться в пути некогда, тем более что в Кроноцком заповеднике запрещено. По этому же маршруту (всесоюзный туристический маршрут № 264) впервые шли организованные туристы. Руководителем базы «Долина гейзеров» и маршрута был Юрий Малюга.

Впечатление о Долине гейзеров не с чем сравнить. Только ей принадлежит пар, высоко вырывающийся из-под земли, словно вздох гигантского кита, и с клёкотом фонтанирующая горячая вода; в цветах радуги глина; омываемые минеральной водой бугорки гейзерита, будто рассыпанный жемчуг; причудливые норки и пещеры... Фантастический мир, который создала природа, на

фоне зелёных и цветных склонов с прожилками снега. Долина ещё не была обустроена специальными дорожками и смотровыми площадками⁵⁶.

Для описания маршрутов от Долины гейзеров до вулканов Тауншиц и Унана и других ближайших сопок оставалась группа из пять человек во главе с В. И. Семёновым. В том числе А. Ечевский, Г. Пюкке и Л. Клемина. Группа в составе Г. Кувакина, Ю. Бархатова, меня и опытного туриста В. Г. Коновалова отправлялась в дальний маршрут: Долина гейзеров — река Тюшевка.

Наш маршрут был достаточно интересный. До нашего похода редкие камчатские туристы были в этом районе. От Долины гейзеров мы прошли к вулкану Крашенинникова, а затем спустились с плато к Кроноцкому озеру. На плато встретили группу туристов из города Братска. Они помогли потом нам перебраться через реку Кроноцкую. У них была одноместная резиновая лодка. Дальше наш путь лежал по берегу Кроноцкого озера, напоминающего Авачинскую губу. Несколько дней справа величественно возвышалась красивая сопка Кроноцкая.

В северной части озера подошли к реке Лиственничной. На её берегу стояла гидрометеостанция, где работали три человека. Они снимали показания температуры, влажности воздуха и направления ветра и несколько раз в сутки эти и другие данные по радию передавали в Камчатский гидрометеоцентр.

Несколько дней прожили у них. Из нашей муки они напекли белого хлеба. Нам надоели лепёшки из неё. Нас угощали местной рыбой кокани. Мы помогли разобрать плоты из лиственничных брёвен и вытащить их на берег.

Здесь же застали геологов, которые занимались визуальной съёмкой выхода коренных пород с целью поиска сопутствующих проявлению нефтеносности пород в районе Кроноцкого озера. С геологом по фамилии Мужиков и техником Вадимом я с Геней⁵⁷ ходил в маршрут на реку Северную. До неё добирались по озеру на лодке под вёслами. В долине реки медведица загнала нас на деревья. Там же впервые увидел пролетающих над рекой камчатских лебедей.

На гидрометеостанции мы оставили собаку В. Г. Коновалова, которая путешествовала вместе с нами, и двинулись в верховье реки Лиственничной (здесь был край непуганых медведей). Затем пошли по берегу её левого притока к перевалу между сопкой Шмидта и вулканом Комарова, чтобы пройти в посёлок нефтеразведчиков Богачёвку. С перевала хорошо просматривался

хребёт Железнодорожный. Имя ему дал явно не камчатский житель. Он с перевала напоминал железнодорожную насыпь. Вдоль хребта протекала река Богачёвка.

К посёлку Богачёвка подходили в сумерках. Неожиданно выскочившего медведя спугнули выстрелом из дробовика (оружие было у шедшего с нами в Богачёвку сотрудника метеостанции). Справа от тропы перед Богачёвкой возвышалась шестидесятиметровая буровая вышка (рассказывали, что в 1930-е гг. её построили японцы).

Посёлок Богачёвка представлял собой десятка три небольших деревянных домиков. Здесь имелись электростанция, магазин и даже «гостиница» для приезжих (в ней — печь и четыре железные кровати без постельных принадлежностей). В Богачёвке жили буровики и геологи с семьями. Буровые вышки находились в нескольких десятках километров от посёлка, поэтому работали на них вахтовым методом.

Мы с одной из сменных бригад на машине добрались до Богачёвского аэродрома, находившегося далеко от поселка. Пока дожидались другой машины, шедшей в Кроноки, помогли разгрузить прилетевший из Петропавловска самолёт Ли-2, доставивший продукты, шампанское, водку и коньяк. За это время сотрудники аэродрома убили молодого медведя. Нас угостили фаршем из его мяса. Только к вечеру мы добрались на машине до Кронок и, несмотря на надвигавшуюся ночь, пошли к Тюшевским горячим источникам. К ним вела пробитая тракторами дорога.

Тюшевские горячие источники находились на террасе перед бурной, пробегавшей в глубоком каньоне рекой Тюшевкой⁵⁸. Ванна с горячей водой была обшита досками. Над ней — настил. Рядом стоял балок, доставленный буровиками. В нём — нары и печка. Утром вокруг выпал иней. Осень здесь наступала рано, стоял конец августа.

В другой группе Тюшевских источников, находившихся на противоположном берегу реки, побывать не удалось: не могли найти брода. Два дня пробыли на источниках и вернулись в Кроноки.

Кроноки — небольшое селение на берегу Тихого океана. В нём находился портпункт, куда доставляли грузы для буровиков Богачёвки, и размещалась застава пограничников.

С Богачёвского аэродрома мы улетели в Петропавловск.

Длительное путешествие по уникальным местам Камчатки позволило близко познакомиться с её природой, узнать многое, о чём ещё не писалось в книгах. А впечатление о нём вдохновило

меня на написание в последующие годы множества путевых очерков и привело к занятию журналистикой, ставшей одним из моих хобби на длительное время.

В этом походе фотографированием занимались только В. И. Семёнов и я. Кроме фотоаппарата «ФЭД-2», у меня была шестнадцатимиллиметровая кинокамера «Красногорск», данная областным советом по туризму. Были отсняты сотни фотокадров и десятки метров киноплёнки⁵⁹. Мною вёлся походный дневник⁶⁰.

О большом путешествии по Камчатке я вместе с Геной Кувакиным написал заметку, которая в октябре 1964 г. вышла в молодёжной газете «Камчатский комсомолец». Она стала моей первой газетной публикацией. Затем эта заметка была напечатана вместе с моей фотографией Кроноцкого вулкана в двенадцатом номере журнала «Смена» за 1964 г.

ВЫПУСКНОЙ КЛАСС (1964—1965)

В сентябре-октябре 1964 г. мы не учились, а работали на стройке. Последний дом, на котором трудились, стоял на Елизовском шоссе (проспект 50 лет Октября), № 9/6. Мы к этому времени уже овладели навыками штукатурного дела и заработали кое-какие деньги. Мне их даже хватило на покупку дешёвого магнитофона «Чайка».

Два месяца практики позволили близко познакомиться с новыми одноклассниками, которые пришли из параллельного десятого «Б» класса. В основном в нем были девчонки, что внесло определенный интерес мужской части бывшего десятого «А». Наш одиннадцатый класс был единственный в школе.

После практики сдали теоретические экзамены и получили свидетельства о квалификации штукатура. Никто из нас не стал строителем, но в памяти сохранились названия инструментов: мастерок, терка, полутер, сокол, хомут. А также виды работ: фаска, падуга, руст, откос. Навыки остались на всю жизнь и пригодились при строительстве собственной дачи.

В сентябре 1964 г. произошла трагедия. Покончил жизнь самоубийством мой школьный товарищ Юра Бархатов. Прошло только три недели, как мы вернулись из большого похода. Юра всегда не был словоохотлив и чаще молчал, чем говорил. Мы вечерами вместе тренировались, готовились к соревнованиям по бегу. Бежали вдоль дороги от 4-го до 5-го километра.

11 сентября после пробежки он попросил принести его рюкзак, который хранился у меня. Был Юра ещё молчаливее, чем обычно, и перед уходом домой ничего не говорил.

Утром он не пришёл на стройку. Перед обедом нам сказали, что Юра Бархатов застрелился. Для нас, одноклассников, это был потрясение! Не верилось, что спокойный, уравновешенный и надёжный Юра мог сделать такое. Его поступок ввёл меня в ступор. Мне несколько дней было просто плохо. Я пытался найти объяснение его добровольному уходу из жизни и не находил (это мучает меня до настоящего времени). Не проливала свет на такое решение оставленная им записка (привожу по памяти): «Я тюфяк. Жизнь таких не любит. Искал способ уйти из жизни, но хватило духа только на выстрел из ружья. Не ругайте Саньку».

«Не ругайте Саньку» — это обо мне. Ведь я принес ему рюкзак, в котором было злополучное ружьё. Он купил его в 1963 г. на деньги, заработанные у топографов. Юра прожил всего семнадцать лет и четыре месяца.

В октябре 1964 г., когда мы работали на стройке, нам кто-то сказал, что с должности сняли Н. С. Хрущева. Почему-то с радостью восприняли эту весть. За 1959—1964 гг. он уже всем в стране надоел своими речами, реформами. Газеты писали о нем только так: «наш Никита Сергеевич». Попахивало культом личности.

В учебном 1964/65 году директором школы № 7 стал известный в те годы на Камчатке педагог и воспитатель Иван Петрович Олейников⁶¹. Для нашего одиннадцатого класса за непродолжительное время Иван Петрович стал кумиром. То был неординарный человек! Целеустремленный, со своей жизненной позицией, жёсткий и требовательный. На фоне незаметных учителей школы он стал светлым лучом в нашей школьной жизни. Если раньше директор седьмой школы был, по сути, завхозом и мямлей, то И. П. Олейников все бразды правления взял в свои руки: учебный процесс и обустройство школы, и её общественной жизни. Маленькая деталь: когда он входил в класс, вставали не только ученики, но и учителя. По его требованию учащиеся старших классов стали ходить в школу в белых рубашках и при галстуках.

Он относился к нам не как к школьникам, а как к взрослым людям. Это было непривычно. Так, он обнаружил в нашем классе вечером пустые бутылки из-под вина. Не стал поднимать шума и морализировать. Утром зашёл в класс и сказал, чтобы мужская часть осталась после занятий.

Иван Петрович стал рассказывать нам о Великой Отечественной войне. Тогда о ней говорили ещё мало правды. Один героизм преподносился. Иван Петрович же рассказывал, как страшно на войне, как жесток каждый бой с противником и как много смертей. Как тяжело терять боевых товарищей. О том, что им для смелости давали перед боем спирт. Одни напивались и гибли в первые минуты боя. Другие шли трезвые, но после боя пили свою норму и норму погибшего товарища. На фронте у многих началось привыкание к постоянной выпивке.

«Их можно понять, они воевали, они спиртом снимали психологическую нагрузку от жестокости войны. А вы почему пьёте?» — спросил он.

Мы молчали. Нам было стыдно.

В другой раз он зашёл в класс и сказал, что школьный кочегар запил и котлы уже холодные. Если сейчас не разжечь их, отопительная система школы будет разморожена. «Нужны добровольцы поработать сутки кочегарами». Первым поднялся Юра Чеботарёв.

Ближе к весенним каникулам Петропавловский городской отдел народного образования (гороно) решил для учителей города провести день открытых дверей в нашей седьмой школе. Учителя других школ должны были посмотреть своими глазами, как живет школа № 7, о которой стали уж слишком хорошо отзываться в городе. Конечно, руководство школы приняло все меры, чтобы внешний вид помещений был в надлежащем состоянии. Стали вешать занавески на окна, постелили ковровые дорожки. Мы возмутились и сказали директору, что это показуха. На ближайшем уроке литературы (Иван Петрович преподавал нам литературу) он начал разговор не о литературных героях, а о буднях школы, о внешнем виде её помещений.

«Неужели вам не приятно, что в школе занавески на окнах и дорожки на полу? Что делает хозяйка в доме, когда ждёт гостей? Она всё вылизывает в доме и выставляет самое лучшее, что у неё есть. Школа — наш дом. Мы ждём гостей. Занавески и дорожки останутся и после гостей».

С приходом И. П. Олейникова школьная жизнь стала иной. С пафосом и громкой риторикой проходили общешкольные линейки. Раньше они были серые и нудные. Теперь же — с горном, барабанным боем и выносом знамени школы. Было это необычно и ярко. Стали проводиться тематические вечера, учащиеся стали готовиться к разным смотрам и олимпиадам, спортивным соревнованиям. Иван Петрович организовал общественную работу так,

что у нас появился к ней интерес и даже азарт. Имел острое чутье по обнаружению таланта и умел возвысить ученика, когда тот в чём-то преуспел.

В декабре 1964 г. в школе появился свой гимн, слова которого написала одноклассница Рая Семёнова:

*Наш город из лестничных ступок
глядит в мир очками домов.
У бухты, средь дышащих сопок
живёт гражданин-рыболов.*

Припев:

*В «Черёмушках» петропавловских
юность на верном пути.
Ты, школа седьмая, по-флагмански
дорогою смелых иди!
Пусть солнце возьмём мы в ладошки,
так мало его, всё туман.
По сердцу нам тучки-горошки,
в душе с бирюзой океан.*

(Припев)

*Из окон седьмой он нам виден,
и сопки-сестрицы видны.
А в классах — Безу и Фонвизин,
театр и поэты свои.*

(Припев)

*Товарищ в фуражке с кокардой
и парень в руке с мастерком,
девчонки, мальчишки, прорабы, —
мы вместе построим наш дом.*

(Припев)

*Пускай хорошеет наш город,
и спорят цветы пусть со льдом,
но наш экипаж ещё молод,
дорогою смелых идём!*

(Припев)

О школе № 7 и её директоре заговорили в городе⁶².

С одноклассниками было интересно. Практически мы были уже взрослыми людьми. Нам исполнилось по восемнадцать — девятнадцать лет. Мы сильно отличались от десятиклассников: по возрасту уже должны были быть студентами, рабочими или служащими, но государство так распорядилось, что мы ещё сидели за школьными партами. Тогда же где-то вычитал, что до начала

1960-х гг. выпускники средних школ считались «полуинтеллигентами». Так оно и было. Мы интересовались современной музыкой, танцами, прозой и поэзией. Устраивали вечеринки. Читали Есенина и Евтушенко, танцевали твист и другие «зарубежные» танцы. Влюблялись в своих одноклассниц.

Осенью 1964 г. подружился с одноклассницей Раей Семёновой. Я знал её ещё по параллельному классу. Теперь почти все вечера мы проводили вдвоём. Слушали туристического барда Юрия Визбора, первые номера музыкального журнала «Кругозор». Ходили в театр.

В марте 1965 г. прошли выборы в местные Советы. Впервые мы с Раей голосовали. Были такие гордые!

В последний школьный год с головой окунулся в общественные дела. Был заместителем секретаря комсомольской организации школы, редактором фотогазеты. Сам фотографировал и делал её. Снимал субботники, школьные линейки и другие мероприятия, плохих и хороших учеников.

Довелось мне выступать на пленуме Петропавловского горкома ВЛКСМ, посвящённом школьному комсомолу. Деталей, как я на него попал, не помню. Он проходил в Доме офицеров флота. Когда вышел на трибуну, полный зал делегатов меня испугал, и язык, кажется, прилип к нёбу. Но когда начал говорить, скованность исчезла, и я эмоционально, без бумажки, рассказал о работе школьного комсомольского комитета и о школьной жизни. В зале пару раз даже раздавались хлопки.

Зимой 1965 г. стал сотрудничать с газетой «Камчатский комсомолец». Писал заметки о школьной жизни. В газете участвовал в подготовке специальной ежемесячной страницы для старшеклассников «Ровесник». Там же познакомился с Александром Марениным, учащимся школы № 15⁶³.

В школе по инициативе директора И. П. Олейникова для второгодников пятых и шестых классов открылась вечерняя школа, в которой они учились по программе соответственно шестого и седьмого классов и после её окончания могли бы догнать своих бывших одноклассников. Преподавали в этой школе мы, одиннадцатиклассники. Набралось две группы таких учеников. Я преподавал литературу в шестом классе. Наши ученики долгое время считали нас студентами Камчатского государственного педагогического института, работавшими на практике.

9 мая 1965 г. я последний раз выступал на спортивных соревнованиях за честь школы. Впервые за послевоенные годы в этот

день стали вновь праздновать День Победы в Великой Отечественной войне (1941—1945 гг.). Участников войны впервые назвали ветеранами. В честь праздника в Петропавловске-Камчатском проходила спортивная эстафета по центральным улицам города, в которой участвовал и я.

Выпускной вечер был 27 июня 1965 г. В полночь меня поздравили с девятнадцатилетием, а менее чем через месяц я уже служил в армии в Приморском крае.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Мои родители: Пирагис Петр Антонович (1924—1998), Пирагис (в девичестве Горченкова) Любовь Алексеевна (1921—1986). Отцу шёл в год приезда на Камчатку тридцать первый, маме — тридцать третий год. Только сейчас понимаешь, какими молодыми они тогда были!

² То были Зеркальная и Петровская сопки. Их названия узнал значительно позже.

³ С переездом школы № 15 в новое здание в 1960-е гг. в старом помещении стало размещаться Камчатское музыкальное училище.

⁴ В 1957 г. улица Микояновская переименована в Ленинградскую.

⁵ Хлебосухарный завод начали строить в 1937 г. В 1942 г. в его недостроенном корпусе размещалось общежитие строителей Петропавловского торгового порта. Завод вступил в строй в 1948 г. Здание снесено в 1979 г.

⁶ За этим районом закрепилось название «КП». Оно сохранилось и после ликвидации контрольно-пропускного пункта. Чтобы как-то оправдать такое имя района, в 1962 г. его назвали «Комсомольская площадь».

⁷ До второй половины 1940-х гг. в Петропавловске-Камчатском были грунтовые дороги, которые размывало, и их полотно углублялось в землю. Только улица Ленинская была гравийной.

⁸ Это были американские «студебеккеры» и «доджики», которые поставлялись в СССР по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны. Часть грузов шла через петропавловские порты, и кое-что доставалось Камчатке, в том числе и автомобили.

⁹ Котлован был вырыт под главный корпус Камчатской областной больницы, строительство которой началось в 1955 г.

¹⁰ Практически я находился при смерти, и пенициллин Чолокянов спас мне жизнь. В конце 1990-х гг. в архиве управления внутренних дел Камчатской области случайно натолкнулся на фамилию Чолокян. Арам Минасович Чолокян, майор медицинской службы. Спасибо ему и его супруге.

¹¹ Землетрясение и последующее цунами, произошедшие на Камчатке и Курильских островах 4 ноября 1952 г. В результате землетрясения были разрушения, а цунами смыло город Северо-Курильск и ряд населённых пунктов на полуострове Камчатка. Это сопровождалось многочисленными жертвами.

¹² В 1980-х гг. я узнал, что Александр Степанович Купчишин был пограничником и в 1930-е служил на Чукотке. Участвовал в спасении челюскинцев, за что был награждён именным боевым оружием.

¹³ Сейчас мало кто знает и помнит, что трофейные японские боеприпасы после Курильской десантной операции в августе 1945 г. свезли с островов в район 9-го километра Елизовского шоссе для хранения и утилизации. В 1955 г. охранение было снято.

¹⁴ Магазин № 3 стоял рядом с нынешней ДЮСШОР, в магазине тогда были продуктовый и промышленные отделы вместе. Здание снесено в начале XXI в.

¹⁵ Так называли в то время бывший посёлок Акционерного Камчатского общества (1927—1945). Посёлок стал строиться на западном берегу Култучного озера и склоне Мишенной сопки в 1930 г.

¹⁶ В те годы по дороге на судоремонтную верфь от Дома офицеров флота районы назывались: «Красная сопка», «Водников», «Богородское озеро», «СРВ».

¹⁷ Года через два появились двухдверные автобусы большей вместимости. Нижняя часть их была выкрашена в красный цвет, остальная, вместе с крышей, — в жёлтый. С появлением этих автобусов очередь на посадку соблюдать перестали.

¹⁸ Аковская баня стояла на берегу Култучного озера, напротив нынешнего здания ДЮСШОР; городская — на месте здания правительства Камчатского края.

¹⁹ Новые рыболовные траулеры «Капитан Закхеев» и «Механик Лесовой», поступившие в траловый флот в первой половине 1950-х гг., получили имена капитана рыболовного траулера «Восток» Сергея Леонидовича Закхеева и механика этого же траулера Александра Ивановича Лесового. Экипаж траулера «Восток» погиб в Авачинском заливе 14 января 1952 г.

²⁰ Считаю, что мне повезло в жизни — узнать историю Петропавловска-Камчатского в детском возрасте. Потом, учась в школах № 30 и № 7, от учителей не приходилось слышать рассказов о городе.

²¹ Каменноберёзовый лес, в котором стояло поселение на берегу Петропавловского ковша, был спален в печках ещё в бытность начальника Камчатки П. И. Рикорда. Не зря же он в свое правление (1817—1822) заложил у своего дома парк из тополя. Преемники Рикорда поддерживали парк, и только в начале 1950-х гг. остатки вековых тополей уничтожили. Часть аллеи располагалась в районе лестницы с улицы Ленинской на Советскую около бывшего ГУМа.

²² Блоки имели сечение 50 на 60 сантиметров и метровую длину. Потом из таких же блоков построили административное здание УТРФ и общежитие мореходного училища.

²³ Пучка — борщевик шерстистый, сладкая трава. Для еды употреблялся ствол с бутоном соцветий. Неочищенный, он горький. А если плохо очистить, то можно получить ожог от выделяемого белого сока.

²⁴ Место для городского кладбища на 4-м километре было определено решением Петропавловского горисполкома в 1937 г. Кладбище закрылось в конце 1950-х — начале 1960-х гг.

²⁵ Карьер действовал в 1940—1950-х гг. Он выдавал тысячу кубометров бутового камня и щебня в месяц. От него получила имя улица Карьерная.

²⁶ Школа № 14 размещалась в бараке на повороте с улицы Ленинградской на Озерновскую косу, справа по дороге в центр города.

²⁷ С 1939 года по 1947 г. в этом здании находилась пекарня АКО, затем Петропавловский пищекомбинат, завод пивобезалкогольных напитков.

²⁸ То были бывшие ээковские бараки стоявшей на этом месте в 1930—1950-х гг. исправительно-трудовой колонии № 7. Сейчас на этой территории находятся медицинское училище и комплекс зданий краевой больницы.

²⁹ Это было одно из четырёх-пяти трёхэтажных зданий в Петропавловске в тот период. Его возвели примерно в 1952 г. На первом этаже находился универмаг и 2-е отделение милиции, обслуживавшее северную часть города. Потом на месте милиции размещалась почта.

³⁰ Там в начале 1950-х гг. начали строить частные дома. В 1951 г. вновь образованную улицу назвали именем И. Д. Папанина, известного полярного исследователя, во время Великой Отечественной войны со специальной комиссией побывавшего в Петропавловске-Камчатском. В декабре 1957 г. её переименовали в улицу Дежнёва.

³¹ Одно из извержений вулкана Безымянного. Вулкан начал извергаться 22 октября 1955 г. Катастрофическое извержение Безымянного произошло 30 марта 1956 г.

³² Наша семья прожила в бараке до декабря 1964 г. В 1971 г. я получил квартиру в бараке, и каково было моё удивление, когда узнал, что это та квартира, в которой жил с родителями. В дверном проёме ещё сохранились зарубки, отмечающие наш с братом рост. В бараке с женой и сыном мы прожили четыре с половиной года.

³³ Славина Александра Владиславовна (24.08.1886—24.03.1954), актриса Камчатского драматического театра, заслуженная артистка РСФСР (1950). Родилась в Нижнем Новгороде. Окончила Нижегородский институт благородных девиц. Играла в любительских спектаклях. Профессиональную сценическую деятельность начала в городе Сумы в 1913 г. На Камчатке жила с 1934 г. С этого года играла на сцене Камчатского драматического театра, где исполнила более 115 ролей. Пользовалась большой любовью зрителей и жителей Петропавловска-Камчатского. Её могила в настоящее время утрачена.

³⁴ Водозабор построили в 1937 г. Водопровод от него, протяжённостью четыре километра, был протянут до посёлка АКО. Это был один из первых водопроводов в северной части Петропавловска-Камчатского.

³⁵ Школу № 30 построили примерно в 1954 г. В 1957 г. в ней обучался 361 учащийся. В этот же год она стала десятилетней. В 1958 г. шко-

ла переехала в новое типовое здание. Сейчас в нём размещено профессиональное училище № 4.

³⁶ До 1957 г., чтобы получить среднее образование, ученикам этих районов и далее на километрах приходилось пешком добираться до ближайшей средней школы № 2 на улице Ключевской. С открытием в 1963 г. на 6-м километре новой школы, которой присвоили номер 7 (сейчас в этом здании школа № 43), были ликвидированы семилетняя школа № 7 и начальная № 26, а десятилетняя школа № 30 стала восьмилетней.

³⁷ Совхоз был обособленным от Петропавловска селением. В 1945 г. в нём проживало 1 486 чел. Горожане называли жителей поселка «совхозскими». В 1950 г. в нём имелось четыре улицы. В совхозе трудилось 363 чел., имелось семь автомобилей, семь тракторов, 189 лошадей, 226 голов крупного рогатого скота и 263 га посевных площадей.

³⁸ Первый сухопутный аэродром размером 360 на 85 метров в окрестностях Петропавловска в 1936—1946 гг. находился в районе нынешнего рынка на 6-м километре. В июле 1941 г. решался вопрос о расширении взлётно-посадочной полосы аэродрома до размеров 625 на 100 метров. В 1947 г. на его месте построили склады.

³⁹ Лодочную станцию закрыли в 1969 г. по санитарным показаниям. Открывали затем в 1991 г., но потом вновь закрыли.

⁴⁰ Дом пионеров находился на месте нынешнего здания Камчатского выставочного центра на улице Ленинской.

⁴¹ Учась в старших классах, не пропускал концерты приезжих исполнителей. Здесь, в Петропавловске, слушал джаз-оркестр Э. Рознера, симфонический оркестр под управлением Ивановой, концерт Я. Френкеля, смотрел спектакли кукольного театра С. Образцова.

⁴² То была естественная реакция одиноких и замужних женщин на сложившуюся к тому времени демографическую ситуацию в стране после Великой Отечественной войны. Многие их ровесники-мужчины погибли на войне, и женщины не могли создать семью. Замужние же боялись её потерять.

⁴³ Гена Белов уехал в Махачкалу, а Люда Камнева — в Кемеровскую область, в Новокузнецк. Продолжали жить на Камчатке брат и сестра Кувакины, Вячеслав Мохов, Александр Вдовиченко, Ирина Кузнецова.

⁴⁴ Панкратьева (Фомина) Анна Ивановна. На Камчатке живёт с 1950 г. В 1956—2004 гг. работала учителем в школах Петропавловска-Камчатского. Начинала в семилетней школе № 7, затем преподавала русский язык и литературу в школах № 30 и № 43. В 2001 г. награждена медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

⁴⁵ Вячеслав Мохов окончил Петропавловское мореходное училище. Работал третьим помощником капитана, капитаном, капитаном-наставником. Умер в начале XXI в.

⁴⁶ Агеенко Поликарп Михайлович приехал в Петропавловск в начале 1940-х гг. С детства он любил заниматься садоводством. И на Камчатке решил продолжить своё увлечение. Однако в районе АКО, где он

жил, рядом с домами свободной земли было мало. В 1951 г. П. М. Агеенко переехал в Ближний совхоз. Там на приусадебном участке завёл сад. В саду хорошо росли яблони — антоновка, белый налив, шафран; груша, слива, вишня. Цвели яблони, груши и вишни. Они были чудным островом среди унылых дворов совхозских домов. Среди верб вдоль ограды сада росли сирень и акация, что также преображало улицу. В 1959 г. П. М. Агеенко уехал на материк, а сад передал сыну Юрию, который в 1962 г. подарил его школьникам школы № 30. С мая 1964 г. сад стал опытным участком областной станции юннатов. В 1971 г. станцию перевели на новое место, дом вместе с садом снесли. На этом месте сейчас территория школы № 30.

⁴⁷ С того первого похода на Авачинский вулкан ещё тринадцать раз ходил по отрогам его древнего и современного конусов. Семь раз стоял на его вершине. Водил на вершину одноклассников, друзей и родственников, туристов из Прибалтики.

⁴⁸ Стельных Михаил Порфирьевич (1924—07.03.1972), педагог, историк, член Союза журналистов СССР. Трудовую деятельность начал в Хабаровском крае учителем в школе, затем был директором Славянской и Троицкой школ. На Камчатке с 1953 г. В 1953—1964 гг. был учителем, директором школ № 30 и № 6, заведующим отделом народного образования Петропавловск-Камчатского горисполкома. В 1964—1970 гг. старший преподаватель Камчатского государственного педагогического института. С 1970 г. преподавал историю и обществоведение в школе № 4 Петропавловска-Камчатского. Одним из первых на Камчатке стал заниматься историей дореволюционного Северо-Востока России и становления советской власти в Охотско-Камчатском крае. Публиковался в периодической печати Камчатки. Автор книги «Победа Великого Октября на Камчатке» (1975).

⁴⁹ Фурсов Василий Дмитриевич в 1950—1960-х гг. преподаватель пения в школе № 30. В период нашего похода работал директором Камчатской областной детской экскурсионно-туристической станции. В 1970-х гг. директор туристической базы «Долина гейзеров», где проходил один из всесоюзных туристических маршрутов под № 264.

⁵⁰ По этому маршруту ходил в 1908 г. известный ботаник В. Л. Комаров — участник Камчатской экспедиции Ф. П. Рябушинского 1908—1910 гг.

⁵¹ Морозова Анастасия Александровна долгое время работала в школе № 7. В начале 1970-х гг. была одним из первых директоров средней школы № 33.

⁵² В марте-апреле 1964 г. мы с Геней Кувакиным и друзьями, вместе со школьниками села Коряки были на золотодобывающем прииске Каменистом, где стояла драга, а затем на Банных горячих источниках. В августе — у нефтеразведчиков в посёлке Богачёвка.

⁵³ Вайнштейн Игорь Владимирович, журналист, фотохудожник. В 1957—1962 и 1973—1977 гг. работал в газете «Камчатский комсомолец». С 1977 года по 1999 г. был собственным корреспондентом фотохроники ТАСС.

Работы В. И. Вайнштейна как фотомастера получали высокую оценку. В его объектив попадали люди и природа Камчатки. Он автор многих фотоальбомов о полуострове: «Северные зори» (1984), «Камчатка» (1984; совместно с Ю. Я. Муравиным), «Кроноцкий заповедник» (1979; совместно с М. Я. Жилиным) и других.

⁵⁴ Кожемякин Станислав Васильевич (07.02.1934—14.07.2009), преподаватель физической культуры, заслуженный учитель России, отличник просвещения, отличник физической культуры. Окончил педагогическое училище в городе Рыльске. На Камчатке с начала 1950-х гг. Работал учителем физкультуры в селе Мильково, служил в военно-морских частях в Петропавловске-Камчатском. Затем — учитель физкультуры в школе посёлка Дальнего. С 1959 г. до последних дней преподавал физкультуру в средней школе № 4 Петропавловска-Камчатского. Десятилетиями ученики школы под его руководством занимали призовые места на соревнованиях по лёгкой атлетике, проходивших на Камчатке, завоевав более 160 различных кубков, призов, других наград.

⁵⁵ Семёнов Владимир Иванович (16.03.1905—23.10.1996), почётный гражданин города Петропавловска-Камчатского (1990), инженер, краевед, основоположник спортивного туризма на Камчатке, мастер спорта СССР по туризму (1970).

⁵⁶ Не было смотровых площадок и специальных дорожек и в 1970 г., когда мы вчетвером: я, жена Рая и наши друзья Галина Белова и Виктором Сиркия — «дикарями» ходили в Долину гейзеров.

⁵⁷ Кувакин Геннадий Владимирович. С 1970-х гг. работает в камчатской геологии. Руководил геологоразведочными партиями. Сейчас главный геолог. Начиная с разведочных работ на Оганчинском и Агинском месторождениях золота. Награждён медалью «За трудовую доблесть» (1975).

⁵⁸ Река названа именем В. Н. Тюшова. Тюшов Владимир Николаевич (24.05.1866—11.1936), врач Петропавловского округа (уезда) в 1894—1912 гг., исследователь Камчатки.

⁵⁹ Большинство проявленной фотоплёнки осенью было приложено к отчёту о работе туристической экспедиции. Сдал я и киноплёнку. Судьба их неизвестна. Сейчас очень сожалею об этом.

⁶⁰ Дневники моих походов по Камчатке 1962—1965 гг. опубликованы на сайте www.piragis.ru.

⁶¹ Олейников Иван Петрович (1914—13.05.1987), педагог, заслуженный учитель школы РСФСР. Родился в г. Минеральные Воды. Там же окончил институт литературы и немецкого языка. Участвовал в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг., служил в войсках связи. Перед войной работал директором школы в Приморском крае. На Камчатке жил с перерывами с середины 1950-х гг. Был директором средней школы № 2 в селе Усть-Большерецке, затем директором средней школы № 2 в Петропавловске, работал в отделе народного образования Камчатского облисполкома. В 1959—1964 гг. жил в Мурманске. В 1964 г. вернулся на Камчатку и в 1964—1972 гг. был директором средней школой № 7

в Петропавловске, потом средней школой № 2 в Елизово. С 1978 по 1984 г. возглавлял Петропавловский межшкольный учебно-производственный комбинат. Был активным сторонником макаренковского принципа: «воспитание в коллективе и через коллектив». Наиболее полно свои педагогические методы воплотил, работая в петропавловской средней школе № 7. Последние годы провёл в подмосковном городе Димитрове.

⁶² Об И. П. Олейникове хорошо отзывались И. А. Платонова в книге «Уроки и перемены» (Петропавловск-Камчатский, 2002. — С. 47—96) и Л. П. Лельчук в воспоминаниях «О времени и о друзьях-товарищах» (Камчатка во второй половине XX века. — М., 2005. — С. 367).

⁶³ Маренин Александр Михайлович. Окончил Камчатский государственный педагогический институт. Долгие годы работал тележурналистом на Камчатском телевидении.

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Агеев П. М.** — 543, 563—564
 Акимов — 303
 Акуленко И. З. — 297, 305, 309
 Алейкин А. — 546
 Александров — 292, 302—303
 Алексеев — 367, 369—370, 375—377, 379
 Алексеев-Крамник — 361—362
 Алексеев В. И. — 497
 Алексеев Н. — 301
 Альфонский — 496
 Андерс — 126
 Андреев — 240, 308
 Анкудинов В. В. — 63—64, 73—74, 77, 79, 89—90, 185—186, 190
 Антоновский — 503
 Апенкин И. А. — 479
 Арсеньев В. К. — 376
 Атласов В. — 247, 252—258
 Атласов В. С. — 290
Бабин Н. — 478
 Бабкин-Байкалов А. И. — 346, 404
 Баженов — 487
 Баженов М. В. — 299
 Байрон — 128
 Бархатов Ю. — 548—549, 551, 553, 555—556
 Бек Г. Г. — 405, 408, 410, 413—414
 Беккер — 108
 Белей Ф. Я. — 395
 Белов Г. — 533—535, 537, 563
 Беломойнов — 184—185
 Белых Е. К. — 369
 Беляев А. — 198
 Беляева М. — 198
 Бережков — 471
 Березовский А. М. — 310—311
 Беринг — 71
 Бессмертный Е. Д. — 492
 Бизеев П. И. — 291
 Биллингс — 42
 Бирич П. П. — 403, 405, 410
 Бирич Х. П. — 290, 299, 304, 309—312, 314, 319—320, 336—338, 342, 344, 347, 349, 350—351, 359, 386, 398, 402—408, 410
 Бирюков — 488
 Блонский — 218
 Бобриков Н. — 161—162, 164
 Богатырёв С. П. — 497
 Богданович — 206
 Богомолов В. Д. — 294, 301, 309, 388, 425
 Богоро(а)з — 116, 132
 Божко П. Д. — 369
 Болтенко — 291
 Большоголовый Н. С. — 307—308
 Борисов В. И. — 291—292
 Боровик — 503
 Бородина М. П. — 316—317, 324—326
 Бочкарёв В. И. — 299, 338—343, 348, 360, 362, 366, 371, 373, 398, 404—405, 414—415, 417, 431—432, 436, 441, 444, 448—451, 456—457
 Брагин — 55, 186
 Брагин А. — 291
 Брагин В. — 190
 Брагин В. К. — 289—290
 Брагин П. — 357, 376
 Брагины (кушцы) — 187, 189

Брекаловские — 329
Бринер — 108—109, 199
Брюгген — 228, 230, 233, 238
Булатов — 239
Буренков Ф. А. — 396
Бурлуцкий Н. А. — 464
Буткевич И. П. — 339
Бучинский Т. И. — 370
Бушуев — 205
Буянов И. Е. — 290, 291, 301
Вайнштейн И. В. — 549, 564—565
Валентин (иеромонах) — 187
Васильев А. А. — 337
Васильев П. Я. — 289, 291, 321
Вахрин Г. П. — 289, 295, 297—300, 306, 309
Вдовиченко А. — 535, 537, 563
Векентьев — 222, 227—228, 234, 237
Вениаминов И. — 158
Верещагин — 187
Винтовкин Д. Р. — 487
Витгенберг С. — 360
Власов — 471
Водопьянов Ф. Я. — 329
Вольский М. П. — 340, 388, 425, 452, 456
Врангель — 42,
Выгузов С. — 201
Гаврилин И. П. — 361—362, 373—375
Гаврилов — 200, 449
Галинский А. — 295, 298, 306
Галямов В. Н. — 307—308
Геденшторм — 210—212
Гек — 113—115
Герасимов Е. И. — 300
Геске А. И. — 343
Гилевский — 479
Гинер — 474
Глушков С. — 545—546, 549
Гриб В. В. — 464
Григорьев И. Н. — 358
Гринвальд — 105—107
Гриневецкий — 44, 69—70, 88
Гринько А. А. — 463
Года-Мицимоса — 111
Голованов И. Ф. — 390, 435
Головащенко И. П. — 308
Головин Е. А. — 531
Гольден-Орулье — 121
Гондатти Н. Л. — 41—42, 44, 49, 55—64, 69—74, 76—79, 81—92, 185, 239
Горбунов М. С. — 289, 295, 297—298, 305, 308
Гоценко — 290
Гребницкий Н. А. — 213, 215, 226, 233—238, 240—243
Грибов — 290, 293
Грундульс К. П. — 438—439
Грюмберг П. К. — 291
Гультен Э. — 277—278
Гундзи — 230—231, 233, 236
Давыдов Г. Д. — 493
Данилов П. М. — 497
Датекукакул Икако — 248, 269
Дворников — 479
Девагин Е. — 201
Дегтярёв В. — 537
Дедков — 473
Демби А. Г. — 289, 299—300, 309, 338, 341
Демичев Д. — 289, 298
Дитмар — 267, 277

Дитерихс М. К. — 314, 339, 347, 357, 359, 391, 394, 399, 435
Дмитриев — 292, 303
Добрынин С. И. — 502
Домашнев Н. Я. — 100, 108, 112, 115—118, 125—127, 132, 137
Домра Н. С. — 502
Дубков А. Ф. — 310
Духовской С. М. — 60, 62, 91
Дыбовский — 277—278, 281
Дыштан — 301
Дьячков А. И. — 383
Евойловский Е. — 231
Евстафиади И. Г. — 482
Елизов Г. М. — 326—327, 331—332, 334—335
Еникеева Т. — 537
Енисейский И. — 252
Ерофеев Я. — 295, 298
Ерохин М. — 380—382
Ерошкин С. С. — 373
Ечевский А. — 546, 551, 553
Жаба — 230—231
Жаворонков В. М. — 365
Живонадзе — 290
Жилин М. Я. — 565
Жуковский П. Я. — 483, 485, 493
Забалин — 189
Завойко В. С. — 138, 157
Загородний Н. Я. — 362
Закхеев С. Л. — 561
Замошников В. А. — 187, 190, 198
Замятин — 503
Заочный К. П. — 333
Зеленский М. Е. — 486, 493
Зенков В. — 325
Зиновьев М. — 256
Зику — 291
Золовкин П. А. — 369
Зубарев — 487
Зубков — 105—106, 107—110, 113, 291
Зуев А. С. — 251—252
Зюкер — 291
Ивайловские Н. К. и Д. К. — 330
Иванов Л. Т. — 399
Иванова-Мумжиева Л. П. — 400—401
Иванов-Мумжиев П. М. — 359, 391—393, 395—398, 401
Ивашинцев — 107
Ивашкин-Ларичев П. Г. — 315, 345
Ивденко Т. — 537
Ивлев Г. А. — 360, 408, 412
Игрушечкин-Акимов И. (А.) — 323
Ильин Б. П. — 344, 347, 353, 355—359, 380—381, 383—384, 387—389, 391, 393—397, 400
Исангожин И. — 297, 306—307, 309
Кадег И. Д. — 495
Камнева Л. — 537—538, 563
Калинкин — 196, 198
Канторович г. А. — 465, 474
Капель В. О. — 295, 299—300, 304—305
Карамзин — 129
Карандаш В. — 138
Карандашиха (Карандашева) А. И. — 138—140
Каргопольцев — 291
Карлов — 306
Картакай В. И. — 352
Карымов Х. — 304
Карякин П. — 119, 124, 126—127
Катов В. В. — 290

Кахтин — 108
Кейзерлинг — 108
Кель — 267
Кибличенко — 487
Ким С. Я. — 323—324
Киселёв П. Д. — 465, 467, 469, 473—475, 478—479, 483, 490, 496
Кларк И. — 286
Кларксон — 129
Клемина Л. — 551, 553
Кобелев Т. Р. — 245, 247—249, 251—252, 256—260, 267
Кобцев А. И. — 384
Кодылев К. И. — 390
Коекарский Г. А. — 361
Кожемякин С. В. — 550—551, 565
Козырев Г. А. — 464, 479, 486
Козырев И. Д. — 321
Колесов Г. — 291
Колесов В. — 256
Колесов Е. — 291
Коллегов Г. — 236
Колмаков Е. А. — 314, 390—391, 395—396, 420, 427
Колмаков — 204
Коломеец А. Д. — 487, 493
Колчугин — 289
Колюбакин — 239—240
Комаров В. Л. — 262, 265, 274, 276—277, 564
Коновалов В. Г. — 553
Конради С. А. — 267, 280
Коперсак В. — 546
Копылов А. А. — 291, 364
Корабейников Е. Е. — 293
Корнилов Н. Н. — 329, 332
Косицин И. Я. — 289
Косыгин И. Н. — 381
Косыгин Ф. — 184
Котельников И. — 389
Кочеров А. А. — 349
Кочетов Н. П. — 289, 295, 297—298, 305, 309
Кравцов А. С. — 295
Кравчук — 295
Крамар В. А. — 361
Краснояров И. И. — 370—371
Крафт-Эбинг — 224
Крашенинников С. П. — 247—248, 254—255, 266—267, 269, 271, 275—276, 278, 280—282
Кривенко В. Е. — 310
Кроун — 219—221
Крупенин — 291
Крупенин П. А. — 385, 434
Кручина В. М. — 343
Крылов — 471
Кувакины — 537, 563
Кувакин Г. — 539, 543, 546, 548—549, 551, 553, 555, 564—565
Кужель Л. И. — 487, 503
Кузнецов В. В. — 312, 314, 336, 338, 348, 350—351, 391
Кузнецов Н. И. — 333
Кузнецова И. — 537, 563
Кулаженко — 473
Кулиш — 473
Кумпан Е. И. — 286—287, 388, 457
Куплевахских А. — 537
Купчишин А. С. — 511, 561
Куропаткин А. Н. — 211—212
Кутьин А. — 259
Кухлянто — 71

Лабут В. П. — 487
Лавров Д. Е. — 289, 295, 300, 305
Ландин И. Н. — 361
Ларин И. Е. — 289, 301, 304, 309, 322, 333, 360, 436, 439
Лассиниус П. — 270
Латыпов — 376
Левитан Ю. — 536
Лельчук Л. П. — 566
Ленин В. И. — 286
Леонов В. Л. — 279
Лесовой А. И. — 561
Лех С. М. — 214, 229, 242—243
Липский — 291
Лисица — 471
Луганский — 503
Лукашевский А. С. — 292—293, 301—304
Лукьянов — 471
Лукьянов Я. Н. — 478
Логинов А. — 276
Ломбак И. Я. — 335, 444—445, 456, 460
Лонгинов П. В. — 364, 374
Лохвицкий — 138
Лысак В. Л. — 376, 379
Любимов — 187, 190
Мазуров — 471
Майдель — 42
Максутов А. П. — 516
Малкин С. В. — 487
Мальшев — 503
Мальшев Я. И. — 385
Малюга Ю. — 552
Малюкович В. Н. — 334
Мамаев — 295
Мамин А. — 291
Маневич Р. А. — 538
Макаренко — 110
Макаров С. О. — 219
Макштас П. М. — 473, 500
Марамзин М. Я. — 352
Маргаритов — 207
Маренин А. — 559, 566
Махоркин Ф. — 326, 383—384, 395
Машихин Г. А. — 333, 386, 395—396
Машихин Е. В. — 289
Машихина А. Н. — 334
Маримото — 111
Медведев — 471
Меркулов С. Д. — 391, 394, 415
Мерлин Ю. — 281
Мещерякова А. Н. — 538
Миклашевский М. С. — 313
Миллер Г. Ф. — 42, 249, 273
Мирошкин Н. А. — 370
Мирошкина А. В. — 378
Митрофанов В. — 306
Михайлова Д. — 161
Михайлов С. Я. — 293
Мищенко — 488
Многогрешный М. — 259
Могилёв И. — 249
Могутин Б. П. — 360
Моллериус — 239
Молодовы (купцы) — 187
Молодых — 190
Морев С. Е. — 386
Морозко Л. — 252

Морозова А. А. — 542, 548, 564
Москалёв П. Н. — 303
Моско — 290
Мохнаткин М. А. — 464
Мохов В. — 537, 539, 563
Муравин Ю. Я. — 565
Муравьёв-Амурский — 113—114, 132, 203
Муратовский А. В. — 354, 389, 391
Мурашёв С. — 161—164
Мусатов И. С. — 309
Мухачёв Б. И. — 327, 393
Назаренко Е. Т. — 291
Назаренко В. Т. — 289
Налач — 248
Ненсберг А. А. — 324—326, 353
Ненсберг В. Б. — 317
Нестор (псаломщик) — 364
Никаноров А. П. — 329
Никитин А. И. — 304
Никифоров Ф. А. — 364
Николин С. Н. — 296—297
Новаковский — 116
Новограбленова И. Т. — 387
Новограбленов П. Т. — 278, 316, 320, 355, 388, 390
Новокрещенов — 463
Новосельцев П. В. — 288—289, 295, 309
Норденши(е)льд — 71
Огородников — 108
Огородников В. А. — 434
Одынец Е. Ф. — 314, 389
Олейников И. П. — 556—557, 559, 565—566
Омельченко И. — 527, 537
Орлов — 207
Орлов М. Ф. — 351
Оссе А. А. — 317, 427
Остапчук Ф. М. — 369
Остроумов А. Г. — 267
Охапкин — 302—303
Ошурков П. А. — 119, 133—134, 137, 152, 157, 159—160, 163, 216
Павленко Я. П. — 87
Павлов — 473
Павлуцкий — 260
Павский — 217, 234—235
Падерин — 184
Падерин И. — 193
Пенезин В. К. — 370
Панкратьева (Фомина) А. И. — 538, 563
Панкарин С. С. — 361
Панов — 503
Папанин И. Д. — 562
Пересвет-Солтан В. П. — 327, 335, 421
Петрухнов В. З. — 295—297, 305—306
Петухов А. — 201
Пийп Б. И. — 277—278, 281
Пирагис П. А. — 560
Пирагис Л. А. — 560
Писня М. К. — 369, 379
Пичугин — 503
Платонова И. А. — 566
Плеве В. К. — 234
Плотников А. — 527
Подгорный А. А. — 310, 337
Подругин — 158—159
Подругин В. В. — 331, 334
Подругин Г. — 150
Подругин Н. С. — 329

Подрезов — 307
Полевой Б. П. — 245—246, 250—253, 256—257, 265—269, 273—274, 279
Полищук К. А. — 339
Поляков Н. А. — 309, 332, 348, 351, 360, 398, 407, 415, 441, 448, 451, 453
Помазкин М. — 297
Попов — 205, 209, 211—212
Попов А. А. — 379
Попов А. Г. — 376
Попов А. П. — 480
Попов Е. И. — 289, 291, 293
Попов Л. Ф. — 373
Попов П. — 293
Попов Ю. Г. — 360, 370—371, 373, 376, 379
Попович — 479
Поротов К. Н. — 329
Потапов А. — 546
Преснецов Р. — 245—247, 249—250, 258—260, 262, 264—268, 270, 272—277, 279—
280, 282—283
Пржевальинский — 185, 190
Пригоровский Д. И. — 382, 391, 433
Примак Т. Н. — 361
Притчин А. М. — 377
Притчин А. Н. — 377
Притчин В. М. — 377
Прозоров — 233—234
Просвиркин К. Г. — 473
Прот — 113—114
Пурин А. А. — 314—315, 391, 416, 423
Пустовит В. П. — 419
Пчёлкин А. — 339
Пюкке Г. — 546, 549, 551, 553
Раевский — 301
Расторгуев А. — 290
Расторгуев В. А. — 290
Ремезов С. У. — 258
Реутовы — 307
Реутов И. — 299
Рикорд П. И. — 561
Рубцов Б. — 445—446
Руднев С. П. — 393
Русанов — 216
Русин Ф. — 330
Рыжов Е. Л. — 291
Рябиков И. В. — 289, 317—321, 382
Рябушинский П. Ф. — 564
Рядченко В. М. — 496
Савримович — 207
Савич — 369—371, 375
Савченко-Славский М. И. — 357, 388, 393
Сайфранов А. — 297, 306—307
Сакегучу С. — 335
Салатко-Петрище Р. Я. — 316—317, 325—326, 380, 408, 410, 413
Сани — 247
Сарафанников А. А. — 365, 373
Сахаров А. А. — 306, 381, 383
Свенсон О. — 340—341, 375, 404
Селиванова А. Н. — 321—322
Семёнов В. И. — 322, 329, 331, 375, 550, 553, 555, 565
Семёнова Р. — 558—559
Сергиенко Г. Ф. — 362
Серошевский — 211
Серюков П. — 247, 251—253, 257
Сигежи Абе — 335
Сигехара (Синехара) Абе — 336—337
Сильницкий А. П. — 5—6, 229, 232, 244
Скаврунский Е. И. — 503

Сковородько В. Д. — 291, 295
Славина А. В. — 562
Слободчиков Е. И. — 361, 373
Слободчиков Л. Л. — 321
Слободчиков Ф. — 383—384, 395
Слюнин Н. В. — 153, 278, 281
Смердов Т. — 249
Сметанин М. П. — 386
Смит — 142, 144
Сновидов В. И. — 365
Сновидов И. Ф. — 293
Сноу — 120
Соболевская О. В. — 279
Созутов Я. М. — 303
Соловей И. Ф. — 343, 351
Сомкин П. Ф. — 361
Сотников И. — 291
Сотников М. И. — 110—111, 216, 236
Сото — 111
Сперанский — 203
Старк Г. К. — 391, 393
Стародубцев С. — 521
Стеллер Г. В. — 248, 259, 265, 272
Стельных М. П. — 545, 564
Стецюк Ф. Д. — 351—352, 354, 357, 390
Столяров А. — 290
Стрепетиллов С. Г. — 349, 417
Стрий К. Г. — 383
Ступак И. П. — 464
Суздаев И. — 368—369
Суликовский — 503
Сусляк П. Я. — 309—310, 314—317, 320—321, 352, 355, 423
Сухорученко — 473
Сычѳев Е. П. — 377
Таратин И. — 247
Таушканов Д. В. — 492
Тое Г. Л. — 310
Толстихин В. А. — 369, 379
Толстихин И. А. — 370
Толстихин П. А. — 370
Томилов Ф. — 290—291
Трухин Г. — 301, 304, 325, 425
Трындин — 193
Тулупов А. П. — 293
Тулупов М. — 293
Турилов Б. И. — 388
Тюменцев Г. — 330—331
Тюменцев С. — 330
Тюшов В. Н. — 136, 216, 224—225, 565
Удачин П. — 290
Унтербергер П. Ф. — 113, 133, 372
Успенский Н. М. — 382—383
Ушаков В. Ф. — 289
Ушаков В. — 291
Ушаков Е. Ф. — 291
Ушаков К. — 289
Ушаков С. — 290
Файвишевич — 398
Федоренко Н. А. — 323
Федорин Н. М. — 398, 417
Фѳedorов — 362, 373—374
Фѳedorов Н. П. — 297, 306—307, 309, 321
Филиппеус — 205—206
Флетчер П. Н. — 365, 373, 421
Флетчер П. П. — 363

Фокас (Пирей) В. И. — 338—339, 348
Фокин — 374
Фокин И. — 295, 298, 300
Фомин Г. Ю. — 391
Фролов Г. — 201
Фролов Н. П. — 316, 321, 327—328, 330, 344—345, 357, 379, 421, 424—425, 430—431, 455
Фролова Т. — 537
Фурсов — 479
Фурсов В. Д. — 546, 564
Халитов — 295
Холмс Д. А. — 310
Херсонский А. С. — 493
Храмов П. А. — 387
Хрещатицкий — 241
Хрущёв Н. С. — 536, 556
Цимбал Н. А. — 465—466, 496
Цыбышев В. — 537
Чекерский — 107
Чекмарёв — 357
Червлянский Н. Н. — 387
Черемпей П. К. — 361—362
Черногонов П. И. — 329—330
Черных П. Е. — 290
Чиликин — 207
Чистяков — 295
Чичагов — 93, 98
Чолокян А. М. — 510, 560
Чубаров Г. И. — 363, 438, 447—449, 452
Чубатов А. М. — 496
Чудин М. — 329
Чуйко П. М. — 293
Чураков — 301
Чуркин П. Я. — 293
Шамбарова-Косыгина Н. — 334
Шапетов — 503
Шатинский Ф. Т. — 344
Шевцов Т. Н. — 333
Шевцова Е. С. — 287
Шевчунас — 339, 437, 441—444
Шекспир — 128
Шерстобитов — 295
Шехерёв Т. И. — 329
Ширинкин — 291, 304
Шишкин Ю. Ф. — 273
Шмидт К. — 277
Шолохов М. — 536
Штабель — 263
Шуганов — 488
Шумко — 300
Шунько — 289
Щенников Г. И. — 293
Щепихин Д. — 298
Щербакова — 287
Щипчинский Ч. К. — 391, 394, 435
Эрик О. — 128—129
Юсунов Ф. — 297, 306
Юшин М. И. — 371
Юшин П. И. — 360, 368, 371—373, 375, 378, 426
Юшин Р. — 373—375, 438—439, 445, 448, 459
Яворский М. Я. — 292, 301
Яковлев А. П. — 329—330
Янковский — 185—186, 190
Янсон — 503
Ясиновский П. П. — 291