

## **ПРЕДПРИЯТИЯ КАМЧАТКИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И СОВЕТСКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙН**

*В военный период хозяйственный комплекс Камчатки претерпел существенные изменения. Основная отрасль экономики полуострова — рыбная промышленность, действовавшая в условиях ограниченных людских и материальных ресурсов, развивалась качественно и количественно. Ее доля в общесоюзном производстве выросла с 6,9 % в 1940 г. до 17,8 % в 1945 г., то есть в 2,6 раза. Рыбная промышленность утратила ранее присущий ей сезонный характер, став круглогодично действующей. В военные годы заметно расширился активный морской промысел, появились новые виды консервной и мороженой продукции. Рыба как продукт питания населения приобрела особую важность, в том числе и на самой территории ввиду заметно сократившегося ввоза продовольствия с «материка».*

*Рост рыбной промышленности сопровождался развитием обслуживающих производств: судоремонта, производства местных материалов. В это же время на полуострове сложилась многозвенная система рыбохозяйственного образования, включавшая курсовое и фабрично-заводское обучение, а также — впервые — подготовку среднетехнического персонала.*

*Петропавловск превратился в одну из крупнейших перевалочных баз для вооружения, оборудования и снабжения, поставлявшихся в СССР из США и Канады в рамках союзнической помощи. Это потребовало создания здесь в короткий срок механизированного, снабженного современным оборудованием морского торгового порта, во многом определившего послевоенное развитие экономики Камчатки.*

*В годы войны изменился и облик города: возник поселок торгового порта, впервые началось капитальное многоэтажное строительство.*

*В настоящей статье охарактеризована работа ведущих предприятий области: Петропавловской судоремонтной верфи, механических мастерских Акционерного Камчатского общества (АКО), Морлова АКО и его береговой базы Моховой и одного из крупнейших рыбокомбинатов западного побережья — Озерновского. «Больше рыбы стране и фронту!» — вот главный девиз их деятельности в это время.*

*Огненные военные годы показали высокую моральную силу нашего народа, побеждавшего врага не только оружием, но своим трудом и патриотизмом. Рабочие, инженерно-технические специалисты и служащие напряженной работой ежедневно вносили собственный вклад в то, что позже было названо «трудовым подвигом советского народа в годы Великой Отечественной войны».*

## ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ СУДОРЕМОНТНАЯ ВЕРФЬ

Петропавловская судоремонтная верфь (ПСРВ) официально вступила в число действующих предприятий союзного значения в ноябре 1936 г. Первым опытом ее работы стал ремонт парохода АКОфлота «Чавыча».

Перед войной значение верфи в экономике области, особенно в «деле восстановления морского флота рыбной промышленности», оценивалось как чрезвычайно важное. Оно особенно увеличивалось в свете продекларированного решения недавнего XVIII съезда ВКП(б): «Решительно преодолеть отставание в рыбной промышленности в третьей пятилетке», а также тем обстоятельством, что верфь играла большую роль в обеспечении деятельности молодого Тихоокеанского флота (ТОФ).

Верфь являлась единственным областным предприятием, связанным с металлообработкой. Помимо основного назначения — производства судоремонта — она занималась судостроением, изготавливала запасные части, выпускала товары широкого потребления, то есть к началу войны не имела «своего окончательного профиля».

Предприятие находилось в стадии строительства, которое шло крайне медленно. В 1940 г. на это было отпущено 5 млн руб., но, несмотря на то, что план капитальных работ был выполнен на 137 %, темп работ не обеспечивал потребностей верфи и не позволял выполнить решения партсъезда о завершении ее сооружения в 1942 г.

К началу 1941 г. верфь располагала механическим, судокотельным, деревообделочным цехами, электростанцией и плавучим доком, перегнанным из Черного моря в августе 1938 г. Нехватка специализированных цехов затрудняла нормальную организацию производства. Такие важные объекты, как кислородная и компрессорная станции, еще не были достроены, продолжался монтаж части оборудования.

Начатые строительством подъездные пути также не были закончены, из-за чего крайне осложнялось передвижение по территории верфи между цехами и складам. Ввиду отсутствия транспорта, детали с ремонтирующихся судов и складов в цеха, а также из цехов на суда доставлялись вручную. Причальная линия по существу отсутствовала: гражданские пароходы и военные корабли швартовались в случайных местах. Каждая пурга сопровождалась крупными авариями, приносящими значительные убытки и верфи, и судовладельцам. Берегоукрепление, выполненное лишь частично, оказалось непрочным и размывалось прибоем. Из-за этого на отдельных участках береговой линии создалась угроза разрушения фундаментов основных цехов. Отсутствие мест постоянной стоянки судов всякий раз при их постановке в ремонт или при перешвартовке в процессе работ требовало прокладки временных трубопроводов и электропроводки, влекшей дополнительные затраты.

Социальная инфраструктура предприятия также оставляла желать много лучшего: достаточно упомянуть, что у него не имелось ни детского сада, ни яслей [1, л. 118—119].

В 1942 г. в состав ПСРВ входили механический, судокотельный, литейный, кузнечный, деревообделочный, ремонтный, инструментальный и электро-монтажный цехи. Капитальное строительство вел трест «Камчатрыбстрой», монтажные работы хозспособом выполняла сама верфь. В течение года в строй вошли цех № 10, временная механическая мастерская, паропровод от котельной до механического цеха, хлораторная. Завершилось сооружение кирпичного завода, к которому спешно прокладывалась высоковольтная линия, наполовину был выстроен каменный склад № 1 и восстановлен после пожара четырехквартирный рубленый жилой дом [2, л. 1].

В течение 1942 г. запланированное еще до войны завершение строительства цехов и монтажа оборудования не состоялось. Причиной этого называлась «явно неудовлетворительная работа подрядчика “Камчатрыбстрой”». Суммы, отпущенные тресту в 1942 г., были освоены всего на 74 %. Не построили и причальную линию, а временные паровые, воздушные и водяные трубопроводы износились, благодаря чему наблюдались большие потери тепла, воздуха и воды.

Территория верфи ежегодно расширялась за счет отсыпки, но планировка не производилась, вследствие чего она представляла собой «сплошные рвы и возвышенности». Хотя верфь действовала уже шесть лет, дорог на ее территории почти не имелось, за исключением единственного отрезка между кузнечным и механическим цехами. После дождя или снега движение автомашин тормозилось непролазной грязью.

Автотранспорт ПСРВ за 1941—1942 гг. значительно пополнился, однако из-за отсутствия горючего он большую часть года простоял в бездействии. Зимой ввиду обильного снега заводским транспортом служили только немногочисленные лошади. В 1942 г. заработали два подъемных крана, один из которых из-за малой протяженности подкрановых путей использовался ограниченно. К зиме 1942—1943 гг. пути удлиненили на 171 м, что позволило использовать перегрузочную технику более эффективно [3, л. 165].

План 1942 г. предприятие выполнило на 103,3 %, произведя продукции на сумму свыше 25 млн руб. Для этого года характерен рост показателей основных разделов производственной программы.

В табл. 1 показан характер изменения загрузки плавучего дока за пятилетие с момента его прибытия на Камчатку.

Таблица 1

Количество судов	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.
Поставлено в док	4	10	9	19	28
Спущено из дока	3	9	9	19	27

Как видно, по сравнению с 1941 г. количество судов, прошедших докование, выросло на 42 %.

Утвержденная на 1942 г. программа малотоннажного судостроения предусматривала выпуск пяти стальных цельносварных катеров типа «Ж», трех барж грузоподъемностью 150 т и двух спецкатеров. Но ввиду плохого обеспечения материалами удалось собрать корпуса только четырех катеров и одной баржи. Механизмами, в частности двигателями, вначале снабдили только три «жучка». Позднее на четвертый установили ремонтировавшийся старый калоризаторный двигатель типа «Йокагай» мощностью 50 л. с.

Первые два катера были достроены и сданы Петропавловскому порту АКО в феврале и августе 1942 г. К концу лета, когда третий, готовый на 90 %, находился накануне сдачи, последовало указание Наркомата рыбной промышленности (НКРП) СССР о передаче строящихся катеров, в том числе и третьего, в распоряжение Петропавловской военно-морской базы (ПВМБ). Военные моряки потребовали внести в их проекты значительные изменения, благодаря чему сдача катеров затянулась до конца года. В результате дооборудования от первоначальных проектов без изменений остались только корпуса.

Сложности, вызванные изменением конструкции четвертого катера, усугубились установкой на него другого типа двигателя, а также дополнительными требованиями заказчика на замену цилиндровых крышек и прочих узлов. Пятый катер в начале января 1943 г. имел готовность 60 %, но дальнейшие работы на нем остановились из-за отсутствия листовой стали.

Единственную завершенную баржу передали порту в сентябре 1942 г. Сооружение остальных остановилось опять-таки из-за отсутствия стали. К 1 января 1943 г. на стапелях стояли еще пять барж и десять катеров. В итоге план судостроения был выполнен всего на 60,4 %, но все готовые плавсредства получили оценку «отлично».

«Получение материалов в 1942 г. было в исключительно мизерных количествах по отношению к потребности, или не были получены совершенно. Неполучение листовой стали послужило причиной... положения, когда из десяти заложенных катеров для ТОФа только по двум катерам ведутся работы. На 1/1-43 г. на верфи совершенно отсутствует листовая сталь толщиной до 11 м/м. Неполучение верфью лесоматериалов в течение 1942 г. (из заявленных 13 тыс. кубометров получено 500 куб. метр.) особенно затрудняет работу верфи» [3, л. 164].

Помимо листовой стали, остро недоставало цветных металлов, кокса, прокладочных материалов. Еще одним обстоятельством, отрицательно повлиявшим на работу верфи, стал недостаток квалифицированной рабочей силы, значительная часть которой была призвана в войска.

Недостаточное снабжение предприятия в течение 1942 г. заклепками, гвоздями, болтами и гайками заставило изготавливать их на месте. Это позволило

в значительной степени облегчить положение с выполнением основной программы — судоремонта. Кроме этого верфь освоила перенасечку изношенных напильников, изготовление сверл, фрез и ножовочных полотен, штамповку лопат. В связи с отсутствием достаточного количества материалов предпринимались меры по использованию имевшихся отходов. Так, из старых стальных листов изготавливался поперечный набор катеров, выпускались шайбы, фланцы. Для строжайшей экономии горючего и смазки технический отдел разработал нормы расхода этих материалов, которые к концу года были ужесточены.

По производственному профилю и составу кадровых специалистов верфь была больше приспособлена к судоремонту. Но ее загрузка по этому виду деятельности в 1942 г. оказалась недостаточна, особенно во второй половине года. Начиная с августа даже док, на который всегда имелся большой спрос, простаивал из-за отсутствия судов. С сентября по декабрь на верфь не прибыл ни один гражданский пароход.

Такая неравномерная загрузка в течение года создавала «неплановость в работе предприятия» и вынуждала его заниматься выполнением разных заказов местных организаций из их материалов, дабы не допускать простаивания цехов. С августа по декабрь верфь совершенно не имела заказов на судоремонт, а судостроение встало из-за отсутствия листовой стали.

В течение 1942 г. прошло ремонт 61 судно, из них семь получили оценку «отлично», 41 — «хорошо» и 13 — «удовлетворительно». На пароходы «Щорс», «Коряк» и траулер «Буревестник» пришли рекламации.

Особенностью работы ПСРВ в 1942 г. стало значительное увеличение объемов «специального судоремонта» (проводившегося по заявкам ТОФ), сумма которого превысила 7 млн руб. и составила 35,8 % по отношению ко всему выполненному судоремонту. В течение года предприятие освоило техническое обслуживание кораблей, оборудованных дизелями.

Еще одной существенной составляющей производственной программы верфи явился выпуск запасных частей, которых за 1942 г. изготовили на 1,28 млн руб., превысив прошлогодний результат в 2,37 раза. Но, тем не менее, план по запчастям был выполнен всего на 64 %, так они представляли собой преимущественно чугунное литье, на выход которого повлиял недостаток кокса.

В течение 1942 г. ПСРВ освоила выпуск новых видов запчастей для маломерного рыбопромыслового флота АКО и рыболовецких колхозов. В их число вошли 172 сварных стальных гребных винта и конструктивно сложные блоки цилиндров к японским двигателям «Табато», «Ханшин», «Кубото» мощностью от 18 до 100 л. с. [3, л. 163].

Для нужд рыбной промышленности в течение 1942 г. верфь впервые изготовила никогда ею не производившиеся 25 сетеподъемных машин, 10 ком-

плектов гребной арматуры, 25 промысловых лебедок и 25 комплектов поршневых насосов для двигателей М-17.

Новым видом сложной продукции, к изготовлению которой верфь приступила в 1942 г., стали экспериментальные калоризаторные двигатели «Камчадал» мощностью 50 л. с. В течение года завершились проектные работы и началось сооружение двух первых машин.

Как уже упоминалось выше, верфи пришлось резко перестроиться как ввиду изменений требований к ранее выполняемым работам по судоремонту, так и из-за необходимости освоения производства новых видов изделий. Если первая задача не вызвала больших трудностей, так как принципы ведения работ остались привычными, только увеличились требования к их результату, то выполнение второй потребовало больших усилий.

Примерами непрофильных работ 1942 г. являются: ремонт подводной лодки, выпуск запчастей для тракторных и автомобильных двигателей, деталей для самолетов, спецоборудования кораблей. Выполнение этих заказов усложнялось не только тем, что судоремонтники никогда ничем подобным не занимались, но и тем, что отсутствовали необходимые материалы.

Помимо основного производства, предприятие выполнило работы по его обеспечению, такие, например, как установка для изготовления смолы, наладило обжиг кирпича. В связи с удаленностью от материковских центров оно не имело возможности получить консультации по большинству возникавших в ходе освоения новых видов деятельности вопросов, почему вынуждено было решать их самостоятельно.

В 1942 г. были изготовлены следующие новые агрегаты: ручной пресс для металлической стружки, приспособление для опрессовки труб, глиномешалка, две землесейлки, прибор для пневматической окраски больших поверхностей, приспособление для опрессовки арматуры, станок для получения деревянной «финской» стружки, использовавшейся в качестве кровли [3, л. 169].

За год имелось 282 случая брака. На их ликвидацию затратили 20 846 чел.-часа и 437,5 тыс. руб., что составило 1,53 % к сумме выпущенной верфью валовой продукции. Большую часть брака, пришедшуюся на литейный и механический цехи, составили запасные части. Несмотря на то, что типовые детали в массовом порядке изготавливались уже в течение пяти лет, их производство до сих пор не было налажено. Верфь делала запчасти по чертежам заказчиков, при этом случалось, что «чертежи разных заказчиков на одноименные детали отличаются друг от друга, и если литье выполняется по чертежам одного заказчика, а обработка происходит по чертежам другого, то в таких случаях неизбежен брак» [3, л. 166—167].

В 1942 г. на предприятие пришел 471 чел., из них 160 женщин — «вторых членов семей», — впервые попавших на производство. За это же время уволился 491 чел., причем 238 из них (то есть 50,5 %) призвали в армию.

Большинство вновь принятых требовалось обучить началам различных профессий. За год учениками побывали 137 чел., из них 56 женщин. За десять месяцев 75 новичков получили рабочие разряды. Некоторые ученики осваивали специальность очень быстро. Примерами «быстрого роста» называли компрессорщицу дока Мызову, рабочих 3-го разряда Терентьеву и Симахинову, моториста 2-го класса Лысачкину и других. Больше всего обучили токарей и слесарей (по 24 чел.), мотористов (14 чел.).

Обучение проводилось не только в курсовой форме, но и индивидуально — прикреплением вновь принятых к опытным кадровым рабочим. Так «охватили» 230 чел., в том числе 99 женщин. Последние получили профессии: нагревальщика (20 чел.), электросварщика (9 чел.), слесаря (10 чел.), токаря (9 чел.), крановщика (2 чел.), бракера (2 чел.), бойца ПВСО (2 чел.), счетовода (4 чел.), раздатчика инструментов (2 чел.), электрика (6 чел.), моториста (1 чел.), болторезчика (1 чел.), компрессорщика (2 чел.).

В декабре 1942 г. заработали кружки техминимума, где занимались 37 токарей, 31 слесарь и 73 судосборщика. Имелись и курсы, на которых 20 шоферов переквалифицировались с бензиновых автомобилей на газогенераторные, работавшие, как тогда говорили, на «чурке», то есть на дровах [3, л. 173]. Перевод автомобилей на питание от газогенераторов, использовавших местное сырье, стал вынужденной мерой, вызванной постоянным дефицитом жидкого горючего.

Трудовая дисциплина среди работников верфи в годы войны поддерживалась весьма суровыми мерами, определенными Указами Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. и 26 декабря 1942 г. За нарушения положений первого указа народный суд осудил 186 чел., по второму — военный трибунал приговорил семерых. Кроме этого, было вынесено 106 административных взысканий.

В соответствии с упомянутым выше Указом от 26 июня 1940 г. «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» за прогул без уважительной причины виновные наказывались «исправительным» трудом по месту работы на срок до шести месяцев с удержанием четверти заработной платы. Суды должны были рассматривать все подобные дела не более чем в пятнадцатидневный срок и немедленно приводить приговоры по ним в исполнение. В связи с введением этого указа в действие отменялось практиковавшееся ранее обязательное увольнение за прогул без уважительной причины.

«Примером в постановке трудовой дисциплины» считался начальник цеха Нагайченко, где за 1942 г. был осужден только один человек. «Тов. Нагайченко ведет профилактическую работу, он предупреждает нарушение, проявляя заботу о людях, планирует и равномерно загружает работой свой состав».

«Плохое место» по состоянию трудовой дисциплины занимали корпусный и ремонтный цехи. «Начальник ремонтного цеха... не проводит работы с людьми, не занимается воспитанием, а наоборот, вынуждает их нарушать дисциплину, планомерно работой не загружает, а эта незагрузка приводит к нарушениям» [3, л. 172—175].

В среде рабочего люда интенсивно внедрялось так называемое «стахановское движение». Количество стахановцев за первое полугодие 1942 г. составило в среднем 255, во втором — 284 чел. Их количество выросло с 26,6 до 36,4 % от общей численности работников. По инициативе лучших кузнецов верфи Москвина и Лющина сентябрь 1942 г. стал месяцем массового развития стахановского движения.

Увеличение числа стахановцев на 9,8 % и «двухсотников», то есть рабочих, выполнявших нормы выработки на 200 и более процентов, на 38 чел. во втором полугодии 1942 г. явилось результатом проведения широкой работы по организации социалистического соревнования. Одной из ее форм стало, например, внедрение индивидуальных и коллективных стахановских вахт. Так, только в ходе соревнования по достойной встрече 25-й годовщины Октябрьской революции прошло 214 индивидуальных вахт. Здесь выполнение норм достигало 500 и более процентов.

Во всех цехах ежедневно вывешивались показатели соревнования. Его результаты каждый день обобщались на общезаводской доске. Ежемесячно специальное жюри подводило итоги и вручало лучшему цеху переходящее Красное знамя. Так же ежемесячно печатался информационный бюллетень «по обмену опытом стахановских методов работы», результаты деятельности наиболее выдающихся стахановцев освещались на страницах областной газеты «Камчатская правда» и радио.

Для популяризации движения «двухсотников» и «трехсотников» на их рабочих местах вывешивались красные флажки, а сами передовики завтракали, обедали и ужинали за специальными столами. «В целях внедрения стахановских методов труда» ряд лекций провели инженеры. Их же «в порядке технического шефства» прикрепляли к рабочим, не справлявшимся с нормами.

В результате этой большой работы специалистов, выполнявших задания на двести и более процентов, к 1 января 1943 г. на верфи насчитывалось 196 чел. [3, л. 175].

План 1943 г. по товарной продукции верфь выполнила на 106,1 % [4, л. 100]. Наименьшая доля пришлась на судостроение для рыбной промышленности — всего 18 %. Причиной этого вновь стало почти полное отсутствие материалов и оборудования. Лишь в конце июля 1943 г. пришла листовая сталь для корпусов плавсредств и началось сооружение пяти стапелей для постройки 150-тонных самоходных барж. Этим теперь должен был заниматься специально организованный самостоятельный судостроительный участок.



Подготовительные работы завершились к концу августа, а в течение оставшихся до конца года четырех месяцев были построены и сданы АКО две баржи (в ноябре и в декабре). В конце 1943 г. сооружались семь барж и три плашкоута. Имевшегося металла хватило еще на четыре баржи и три плашкоута.

Для нужд ТОФ планировался выпуск пяти катеров, из которых удалось собрать только один. Но флот от него отказался ввиду установки неподходящего пятидесятицилиндрового двигателя «Икогай». По распоряжению НКРП катер приняло АКО. Еще один катер удалось достроить на 85 %. На нем осталось установить двигатель и смонтировать оборудование машинного отделения. Остальные суда пришлось законсервировать [4, л. 107].

Годовое задание по судоремонту для НКРП и Народного комиссариата морского флота (НКМФ) удалось выполнить на 166,1 %. Были отремонтированы 109 рыболовецких и транспортных судов. В рекордно короткий срок — всего за 13 суток — удалось заделать на плаву огромную пробоину на пароходе «Одесса». Это судно американской постройки типа «Либерти» на подходе к Петропавловску атаковала американская же подводная лодка. «Скоростным методом» выполнялся завершившийся на двадцать суток раньше срока средний ремонт рыболовного траулера «Топорок».

Объем ремонта кораблей ТОФ на 1943 г. был запланирован в сумме 10 млн руб. и оказался выполнен на 108 %. Судоверфь выпустила 42 «единицы». По сравнению с 1942 г. удельный вес заказов для военных, или, как их называли в документах, «на сторону», по отношению ко всему судоремонту значительно вырос: если в 1942 г. он составлял 36,8 %, то в 1943 г. — 62 %. Через док в 1943 г. прошел 21 корабль [4, л. 108].

Предприятие освоило средний ремонт кораблей с дизелями «Франко-Този», причем для этих машин были впервые изготовлены форсунки, плунжеры топливных и шестерни масляных насосов, распределительные валы с приводами. Также впервые был успешно произведен ремонт рулевого устройства «Вард-Леонард», собрали параванное устройство и пневматический тормоз валовой линии.

Впервые за время существования верфи в 1943 г. был выполнен и даже перевыполнен (на 21 %) план выпуска запасных частей [4, л. 102—103]. Их для тракторов и газогенераторов местных организаций изготовили на сумму 165 тыс. руб.

В течение 1943 г. удалось построить два опытных двигателя «Камчадал». Обе машины прошли испытания на стенде с положительными результатами, но эксплуатация их не началась ввиду отсутствия реверсивных муфт и масляных насосов. Их тоже пришлось проектировать и изготавливать на месте. Завершение этой работы ожидалось в первом квартале 1944 г.

В сентябре 1943 г. в газете «Камчатская правда» инженер механического цеха Д. Я. Фельдман опубликовал заметку «Можем делать свои моторы».

«На днях впервые в истории Камчатки пущен двухцилиндровый шарокальный мотор мощностью в 50 л. с., построенный полностью из своих материалов силами коллектива судовой верфи, — говорилось в ней. — Особенно много поработали над новым мотором слесари тт. Шевченко и Рязанцев, воспитанник ремесленного училища слесарь тов. Беденко...» [5].

Для развертывания серийного производства двигателей НКРП распорядился создать особый участок при механическом цехе. Одиннадцать станков для его оборудования верфь уже получила. Организация участка осложнялась чрезвычайной скученностью: на его территории располагалось хозяйство ремонтно-хозяйственного цеха, здание которого еще не было построено. Остро стоял вопрос с укомплектованием участка квалифицированными рабочими.

Из-за отсутствия подходящей стали не началось массовое изготовление коленчатых валов. По этой же причине не могли сделать шатуны, поршневые пальцы и мелкие детали. Тем не менее, для обеспечения массового производства «Камчадалов» верфь приступила к отливке деталей первой серии. К 1 января 1944 г. были готовы 12 картеров, 10 цилиндров, 16 цилиндрических крышек, 45 поршней и 20 маховиков [4, л. 104—105].

В 1943 г. ПСРВ впервые в массовом количестве начала изготавливать топливную аппаратуру для маломерного флота: заказчики получили 350 топливных насосов и 448 форсунок для дизелей и калоризаторных двигателей. Судоремонтники освоили выпуск цилиндрических втулок для машин типов «Икогай», «Санио», «Коммунист».

Еще одним новым видом производства стали газогенераторы. За 1943 г. верфь изготовила 35 установок для автомашин ГАЗ-АА и 10 для тракторов ЧТЗ-65, завершались еще 24 комплекта. Решение Камчатского облисполкома обязывало верфь изготовить еще два десятка комплектов для тракторов, но чертежей на них предприятие не получило. Для корпусов первых партий газогенераторов не удалось найти тонкую листовую сталь, поэтому пришлось делать их из старых бочек. Это ухудшало качество и удлиняло сроки изготовления [4, л. 106].

Кроме уже названных выше, верфь ежегодно осваивала и выполняла работы, не имеющие никакого отношения к судоремонтно-судостроительному предприятию. В их число в 1943 г. вошли: рыбонасосы системы инженера Чернигина, изготовленные в короткий срок и показавшие высокие эксплуатационные качества, двуконные плуги и орудия, конструкции моста через реку Быструю, вентиляторы, трехкулачные патроны для токарных станков.

В течение 1943 г. коллектив верфи пополнили 66 учеников-подростков, 743 военнослужащих, 147 выпускников ремесленного училища № 8 и 153 лица «прочего контингента». Всего на предприятие пришли 1 109 чел. В числе принятых имелись 111 женщин. За год количество последних увеличилось

на 43 чел. или на 10,5 %. Как постоянных кадровых рабочих за верфью закрепили 495 демобилизованных военнослужащих. Ей временно передали и краснофлотцев, занимавшихся ремонтом своих же кораблей. По его окончании они были «уволены», то есть вернулись к месту службы.

За год предприятие по разным причинам покинули 703 чел. Среди них, кроме названных выше краснофлотцев, были 273 работника, призванных в Красную Армию, в том числе 100 чел. допризывников 1926 г. рождения.

По плану на верфи должны были трудиться 149 инженеров и техников. Фактически по состоянию на 1 января 1943 г. имелось 32 специалиста с высшим образованием. В течение года их число уменьшилось на пять человек. Один из инженеров — Минаев — ушел в армию. К концу 1943 г. прибыли еще четыре инженера. Теперь их общее количество составило 31 чел., из которых 19 работали в заводууправлении и 12 — в цехах. Инженеры Семенов и Михайлов побывали в США, будучи командированы туда для решения вопросов судоремонта. Среднее специальное образование имели 26 управленцев. За год их по разным причинам стало меньше на четыре человека (одного сотрудника за самовольный уход с рабочего места заочно осудили на тюремное заключение). Из оставшихся в конце года 14 трудились в заводууправлении, восемь — в цехах [4, л. 123].

В течение 1943 г. на разные руководящие должности в порядке поощрения и восполнения кадрового голода было «выдвинуто» 17 чел. [4, л. 123]. В их число вошли:

- бригадир слесарей Яров, назначен мастером цеха № 3;
- токарь Савин, выдвинут мастером цеха № 3;
- газорезчик Яцепко, выдвинут нормировщиком цеха № 5;
- мастер Ильюшин, стал начальником кузнечного цеха;
- кузнец Ванюшин, назначен мастером ремонтного цеха № 2;
- токарь Андреев, выдвинут мастером ремонтного цеха № 3;
- плотник Разупков, стал десятником ремонтно-строительного цеха;
- моторист Пустовалов, стал заместителем начальника котельной;
- грузчик Завсигайлов, назначен мастером транспортного цеха;
- разнорабочий Хабулаев, выдвинут бригадиром кирпичного завода;
- слесарь Феофилактов, выдвинут контрольным мастером инструментального цеха;
- токарь Крикливый, назначен начальником транспортного цеха;
- нормировщик Тишкин, стал мастером цеха № 5;
- заместитель начальника цеха № 3 Зайцев, назначен начальником цеха;
- руководитель плановой группы Жещенок, назначен помощником директора по кадрам;
- кладовщик Чкиря, стал заведующим подсобным хозяйством.

Охранял хозяйство верфи, нес противовоздушную и противопожарную оборону специальный отряд. Его составляли: начальник (оклад 850 руб.), входивший в категорию служащих, два его помощника, заведующий бюро пропусков, старшина, три начальника караула, дежурный помощник по смене, 40 пожарников, 50 стрелков, два вожатых служебных собак, четыре шофера и три моториста. На вооружении отряда находились два пожарных трехтонных автонасоса и мотопомпа [4, л. 146].

А вот как в течение 1943 г. обстояло дело с трудовой дисциплиной и мерами по ее поддержанию. По состоянию на 1 января 1944 г. в народный суд были направлены 198 дел на нарушителей дисциплины. Из них 11 оправдали, восьмерых подвергли тюремному заключению, 159 осудили на принудительные работы. Суд отозвал шесть дел и передал в прокуратуру еще 14.

Наибольшее количество дел (134) пришлось на четвертый квартал. По видам нарушений они делились так: самовольный уход с верфи — 5, прогулы разной продолжительности (от одного дня и больше) — 108, преждевременный уход с работы — 14, опоздание свыше 20 минут — 3, отказ от сверхурочных работ — 4. Чаще всех «труддисциплину» нарушали недавние выпускники ремесленного училища (24 чел.), бывшие военнослужащие (29 чел.) и кадровые рабочие (81 чел.). В течение 1943 г. были отмечены восемь опозданий к началу работы продолжительностью меньше 20 минут. Виновные в соответствии с Указом от 26 июня 1940 г. получили выговоры.

«Самовольно ушедшие с производства и осужденные к тюремному заключению являлись:

Христофорович — слесарь ремонтного цеха ОГМ (отдела главного механика. — С. Г.) рождения 1926 г. Систематический нарушитель трудовой дисциплины, был два раза осужден по указу, последний раз мотивировал свой уход нежеланием работать в качестве слесаря.

Веретепов — слесарь ремонтного цеха ОГМ, рождения 1926 г., бывший член ВЛКСМ (исключен в связи с заключением), также систематически имел нарушения труддисциплины. Бросил работу, когда ему стало известно, что примерно через месяц будет призван в армию, мотивировал свой уход необходимостью погулять.

Журавлева — токарь ремонтного цеха ОГМ, рождения 1926, совершила прогул, была осуждена к шести месяцам принудительных работ, после суда на работу не вышла, вторично была осуждена к тюремному заключению. Мотивирует свой уход нежеланием работать на судовой верфи.

Пигиман — плотник стройучастка, рождения 1926 г., выпускник ФЗО Николаевска-на-Амуре. Отказался от работы на строительстве подсобного хозяйства без каких-либо мотивируемых причин.

Казанцев — слесарь кузнечного цеха, рождения 1927, был осужден по указу два раза, бросил работу без каких-либо мотивированных причин.

Оглы — из бывших военнослужащих, работая в ряде цехов судовой верфи, нигде не выдержал испытание, был направлен на лесосеку, но к работе не приступил, мотивируя свой отказ плохим состоянием здоровья. Военно-врачебная комиссия установила полную пригодность Оглы к физической работе...

В 4-м квартале 1943 г. за несвоевременное оформление материалов и нарушение труддисциплины было наложено семь административных взысканий на начальников цехов и помощника директора по кадрам, который осужден Нарсудом к одному году условно.

За необеспечение вырезки хлебных талонов у нарушителей труддисциплины, осужденных по Указу от 26.06.40 г., на главного бухгалтера судовой верфи было наложено адмвзыскание» [4, л. 125—126].

Из последнего абзаца следует, что, помимо удержания четверти заработной платы, приговоренные лишались и возможности «отоварить» свои хлебные карточки. Легко предположить, что это могло поставить их на грань физического выживания.

В 1943 г. верфь располагала семью самоходными катерами, приобретенными еще в 1937 г. Их износ достигал 50 %, плохое техническое состояние усугублялось низкой квалификацией мотористов и старшин катеров. Большая часть таких кадровых специалистов была призвана в армию и заменена неопытными военнослужащими. Отсюда возникали частые поломки и имелись большие простои.

Автотранспорт включал десять автомашин и шесть тракторов, из них на ходу были лишь два грузовика и столько же тракторов, остальные простаивали из-за отсутствия запчастей. Нормально эксплуатировались две машины и трактор, полученные в этом году из США. Причиной преждевременного износа техники являлось отсутствие дорог на территории верфи, где насыпной грунт по-прежнему размывался дождями, машины буксовали и их зачастую приходилось вытаскивать тракторами. Малочисленность автотранспорта отражалась на своевременности доставки материалов на верфь из порта. Штат гаража был укомплектован, но шоферами с низкой квалификацией. Из-за этого произошло несколько аварий, в том числе с человеческими жертвами.

Значительная часть перевозок приходилась на гужевой транспорт, включавший 12 лошадей и признававшийся малочисленным. Зимой на него возлагалась доставка дров, в которых верфь ежегодно испытывала серьезный недостаток. Тракторы и автомобили при сильных снежных заносах проехать в лес не могли [4, л. 136].

Кирпичный завод верфи, построенный в прошлом году в районе Богородского озера, за 1943 г. сформовал 41 и обжег 30 тыс. кирпичей. Здесь трудились в среднем 13—15 чел., что считалось крайне недостаточным и не позволяло одновременно работать на всех агрегатах по изготовлению кирпича и в карьере. Людей приходилось перебрасывать с места на место: если они

трудились в карьере, то работа в цехе останавливалась. Из-за недостатка дров нередко приходилось прекращать топку печи, в которой велся обжиг. За время простоя она остывала, а ее вторичный разогрев сопровождался перерасходом топлива.

Завод обслуживали два карьера, расположенные на противоположном берегу Авачинской губы. В первом на разрезе длиной в два десятка метров добывалась разносортная глина: синяя, белесая песчаная, серая, к тому же имевшая примесь камней. Во втором — желтая тощая глина тоже с камнями, дававшая «слабый» кирпич. Из сырья первого карьера он получался лучше. Глину молола плохо подходи́вшая для этого камнедробилка «Клеро» — ничего другого найти не удалось. Она выдавала крупную, похожую на песок, глину, и отличалась низкой производительностью [4, л. 144].

Жилищные и бытовые условия, в которых находились многие работники верфи и их семьи, не иначе, как жуткими, назвать было нельзя. Вот что сообщалось в докладной записке, датированной 9 сентября 1943 г. и направленной в горком ВКП(б): «Точного учета семей красноармейцев на заводе до сих пор нет, по данным отдела кадров числится 140 семей, по данным завкома — 132. Ряд семей... не учтены совсем... Из обследованных двадцати пяти семей красноармейцев шесть не имеют квартир, одиннадцать квартир требуют немедленного ремонта. Из числа обследованных семей ни одна дров не имеет.

Красноармейская семья Козючкова (Лесная, 15) имеет четырех детей и престарелую мать. Во время дождя не знает, как пристроить детей, чтобы их не заливало, крыша требует немедленного ремонта. Обращалась неоднократно в Комхоз с просьбой починить крышу, но до сих пор ничего не сделано.

Жена красноармейца Филимонцева, болеющая туберкулезом, имеет больного ребенка. В декабре 1942 г. ее уговорили поселить к себе на квартиру на один месяц семью из трех человек, и вот уже десять месяцев в пятнадцатиметровой комнате живет пять человек, из них четверо взрослых. В комнате тесно, воздух спертый, больной туберкулезом Филимонцевой не хватает воздуха...

Красноармейские семьи Гуськина, Панышева — стахановка литейного цеха, имеют малолетних детей, живут в бараке № 24 в темном углу, перегороденном тряпками, куда дневной свет совершенно не проникает. В представлении им лучшего угла комхоз отказывает. Красноармейка Соболева ждет ребенка, Барина, имеющая детей, квартир не имеют совсем...» [4а, л. 65, 67].

Горком констатировал, что ни профсоюзная, ни комсомольская организации, а также женсовет ничего не предприняли, чтобы помочь нуждающимся. Небольшую единовременную помощь им оказывал лишь отдел гособеспечения. Большинство неработающих матерей (из-за того, что они не могли определить детей в сады или ясли ввиду нехватки последних) существовали на государственное пособие в 100—150 руб. и иногда получали названную

выше помощь отдела гособеспечения. Как отрадное явление признавалось то, что «все обследованные семьи имеют огороды» [4а, л. 65].

Поддержанию высокого морального духа мобилизованных в армию судоремонтников, помимо осознания того факта, что их домашние нередко оказывались брошенными на произвол судьбы, не способствовали вести о случаях, о которых в декабре 1942 г. секретарю парткома верфи сообщал бригадный комиссар А. Шаров: «Имеются факты, свидетельствующие о том, что среди проживающих на судоремверфи семей красноармейцев не проводится достаточной разъяснительной и воспитательной работы. В результате — целый ряд случаев, когда жены красноармейцев выходят замуж или ведут развратный образ жизни...» [4а, л. 8].

Годовой план 1944 г. по валовой продукции верфь выполнила на 108 % [6, л. 81]. В течение года были построены и сданы: десять катеров типа «Ж» с заводскими номерами 8, 9, 11, 13, 16—19, 24, 25; три 150-тонные баржи № 6—8; три плашкоута; два катера для Ключевского лесокombината; понтон плавкрана для треста «Камчатморстрой», ударными темпами возводившего морской торговый порт; две плоскодонные лодки для Всекопромрыбассоюза. На стапелях стояли еще 34 «жучка» и две баржи [6, л. 83].

Судостроение сдерживалось отсутствием необходимого электросварочного оборудования и достаточного числа сварщиков. Только во второй половине года вошел в строй «многостный сварочный аппарат на 15 точек с дросделями», изготовленный самой верфью, а в сентябре заработали американские «Линкольны», что и решило «успех сварочных работ по новому судостроению» [7, л. 18].

К 1 января 1945 г. в стадии завершения строительства находились 18 уже хорошо отработанных катеров «Ж». Вновь были заложены десять катеров типа «Бравый», велась плазовая разбивка и заготовка частей набора для двух катеров «с ломаными обводами» типа «Якорь». Завершение ряда работ на плавсредствах, связанных с установкой двигателей, в частности, монтаж фундаментов, задерживалось тем, что было неизвестно, когда и какие двигатели поступят [6, л. 83].

Программа ремонта гражданского флота (рыбопромыслового и транспортногo) была выполнена на 88,2 %. В течение 1944 г. ремонт получили 33 судна НКРП СССР, в том числе доковый аварийный — пароход АКОфлота «Коккинаки» и траулер Морлова «Гага», капитальный восстановительный — катер «Шквал», аварийный — китобоец «Трудфронт», пароход АКОфлота «Чавыча», доковый — траулер Морлова «Дальневосточник».

Ремонт и межрейсовое обслуживание прошли 27 судов НКМФ. Внеплавный аварийный ремонт получили пароходы «Александр Невский», «Аскольд», «Пугачев», «Витебск», «Ковда», «Совет», «Декабрист», «Амур», аварийный доковый — пароход «Маньч» [6, л. 85].

Аварийные ремонты, крайне необходимые для восстановления, в первую очередь, судов, ходивших через Тихий океан в порты США и Канады и перевозивших требовавшиеся стране оборонные грузы, нарушали равномерную загрузку предприятия. Ему приходилось перебрасывать рабочих с плановых объектов на аварийные, оголяя отдельные участки.

«Как положительный фактор следует отметить, что весь судоремонт был произведен в сроки, обусловленные договорами, и аварийные ремонты — в кратчайшие сроки, фактические периоды ремонта меньше нормативных».

Судоремонт «на сторону», то есть для военных, за 1944 г. прошли 55 кораблей и вспомогательных судов: текущий — 41, аварийный — 4, средний — 9, капитальный — 1. При этом 21 судно становилось в док. Эта программа была выполнена со значительным превышением — на 127,5 %.

«Успешное выполнение... следует отнести за счет неоднократной единовременной помощи со стороны командования ПВМБ ТОФа, оказанную личным составом, т. е. временная передача рабсилы для оказания помощи по ремонту; в частности, успешному и досрочно произведенному аварийно-доковому ремонту объекта “С-2” оказали большую помощь выделенные командованием 68 чел.» [6, л. 86—88].

Но не обходилось, конечно, и без брака. Так, на корабле «Б-2» из-за плохого выжига заклепок забраковали лист наружной обшивки площадью 8,45 кв. м и толщиной 14 мм. Затраты по его замене составили 300 чел.-час. Механический цех повредил конус гребного вала китобойца «Трудфронт», на ликвидацию дефекта затратили около 5 000 руб. При ремонте пожарного насоса корабля «С-2» прорезали дно цилиндра, в результате затраты на исправление брака составили 250 чел.-часов [6, л. 104].

План по разделу «Двигатели» выполнить не удалось (всего 22,4 % по товарной продукции). Первые два «Камчадала» установили на деревянном катере, корпус которого построил Ключевской лесокомбинат. Коленчатые валы для остальных двигателей, а также сталь для шатунов, поршневых пальцев и крепежных деталей не прибыли. «Имеется сообщение, что заготовленные 10 шт. коленчатых валов находятся во Владивостоке, прибытие на верфь пока неизвестно».

Пока же, по состоянию на 1 января 1945 г., дело обстояло следующим образом: «Литье и обработка на первые 10 шт. двигателей закончены, 10 реверсивных муфт находятся в стадии окончания... имеем по двигателям следующую готовность: 10 двигателей — 60 %, 10 — 5 %» [6, л. 90].

Газогенераторы, которые активно производились в 1942—1943 гг., больше не требовались: потребности города и области в значительной степени были покрыты поставками современных американских грузовиков «Студебеккер» и топлива для них. Поэтому верфь «произвела доделку переходящих с 1943 г. газогенераторов для автомашин ГАЗ в количестве 24 комплек-



тов. Больше заказов и потребности в изготовлении газогенераторов верфи не предьявлялось...» [6, л. 91].

Вся необходимая номенклатура крепежных изделий и арматуры по-прежнему делалась на месте ввиду «абсолютного отсутствия завода со стороны». Годовую программу по ней выполнили на 141 % [2, л. 92].

Для АКО были построены 14 рыбонасосов системы инженера Чернигина, освоенных в прошлом году, 75 сейнерных лебедек, 180 кнехтов и киповых планок для верфей Владивостока и Николаевска-на-Амуре, 20 гарпунов, сданных владивостокскому Крабтресту [6, л. 89].

В течение 1944 г. предприятие подготовило по различным специальностям 676 чел. Индивидуально-бригадным ученичеством были охвачены 311 чел., в том числе 41 женщина [6, л. 94].

Состояние трудовой дисциплины в 1944 г. характеризуют следующие цифры: общее число взысканий составило 680, осужденных насчитывалось 380, причем 160 судимостей приходились на бывших военнослужащих, 92 — на выпускников ремесленного училища.

В начале августа 1944 г. директор верфи А. И. Кобылянский по собственной инициативе обратился в НКРП с телеграммой, в которой просил разрешить «организовать гауптвахту, считая, что последняя необходима и даже полезна». Тем самым он предлагал распространить на работников верфи Дисциплинарный устав ВМФ СССР. 15 августа 1944 г. наркомат ответил, что флотский устав распространяется только на военизированный личный состав, например, экипажи судов АКОфлота. Работники ПСРВ не были военизированы, а имели так называемую «бронь», то есть освобождались от призыва как трудившиеся на оборонном предприятии. Несмотря на это, 21 августа 1944 г. директор верфи издал приказ об организации гауптвахты.

Самовольная гауптвахта действовала незаконно. Это стало известно вышестоящим инстанциям. 30 октября 1944 г. А. И. Кобылянский отправил в Главрыбстрой телеграмму с запросом: «Прошу разъяснить. На заводе [действует] устав ВМФ, по какому указу привлекать нарушителей трудовой дисциплины?» На депешу последовал ответ: «Кто, когда вводил устав ВМФ? Нарушителей трудовой дисциплины привлекайте по Указу Верховного Совета Союза ССР от 26 июня 1940 г.». Получив ответ, А. И. Кобылянский не приостановил действие своего приказа до точного выяснения правильности введения гауптвахты, «на что, как видно, у него не хватило мужества» [8, л. 55].

Вот за какие проступки можно было попасть на «губу»: «Токаря Короткова за скандал в цеху и уход с рабочего места подвергнуть строгому аресту на пять суток (Семенов). Сварщика Овечкина за самовольный уход и опоздание на работу на сорок минут арестовать на трое суток (Вышковский). Старшину катера Макарова за пререкание с начальником транспорта арестовать на трое суток (Селюков, он же начальник транспорта). За халатное отноше-

ние к своим обязанностям Марочкина подвергнуть восьми суткам ареста, за пререкание по поводу исполнения ареста добавить десять суток ареста (Семенов)» [8, л. 56].

С 25 сентября 1944 г. по 15 января 1945 г. под арестом побывал 71 чел. Гауптвахта работала до вмешательства областной прокуратуры. В январе 1945 г. последняя нашла, что «применение Дисциплинарного устава ВМФ на судоверфи является незаконным, о применении коего на судоверфи требуется уточнить вопрос в Наркомрыбпроме». Пока же, руководствуясь 133-й статьей Конституции, она постановила «выполнение приказов... по судоремверфи приостановить» [8, л. 59]. В феврале 1945 г. последовало распоряжение изъять из личных дел наказанных приказы о направлении под арест и отменить вычеты из зарплат.

Проверявший работу верфи сотрудник обкома ВКП(б) 10 февраля 1945 г. отмечал, что «рабочие и работницы подвергались аресту по поводу и без повода не только за дисциплинарные проступки, но, как видно из материалов, гауптвахте подвергались люди, нарушившие трудовую дисциплину, хулиганы, дезорганизаторы производства, которые должны были быть привлечены к уголовной ответственности... Непонятно, почему дела на 419 нарушителей трудовой дисциплины переданы в суд, а часть прогульщиков подверглись аресту на гауптвахте» [8, л. 56].

Таким образом, руководители, арестовывавшие работников за трудовые провинности, нарушали действовавший Указ от 26 июня 1940 г. Но благодаря этому отсидка на гауптвахте стала для некоторых лиц избавлением от более тяжелого наказания, например, от суда военного трибунала.

Больше всех судимостей (207) имелось в корпусном цехе, больше всего гауптвахт (13) — в транспортном. По Указу от 26 июня 1940 г. были осуждены 98 женщин. Суд оправдал 68 чел. «Основным материалом для оправдания явилось: отсутствие обуви и теплой спецодежды, например, Тимофеев В. И., бывший ученик ремесленного училища № 8, был подан материал на привлечение по Указу от 26.06.40 г. за невыход на работу с 1 декабря 44 по 14 декабря 44 г. Судом оправдан, так как не имел обуви. Выданные ему брезентовые туфли 18 ноября 44 г. были изношены, а новых не мог дать завод, так как не имел ордеров, купить же это Тимофеев не мог, так как его зарплата низка.

Непредоставление работы матерям после родов, которую они занимали до ухода в декрет, например: Пасечник — табельщик-кладовщик кузнечного цеха оправдана судом в связи с тем, что ей не была предоставлена работа после декретного отпуска на прежнем месте работы.

Недостаточное изучение материалов, передаваемых в суд, как, например: Титова А. — табельщица транспортного цеха, оправдана в связи с тем, что находилась дома по причине тяжелой болезни матери, на что имела освобождение врача и т. д.» [6, л. 97].

Текущая рабочая сила в 1944 г., по сравнению с прошлым годом, заметно снизилась. За год были приняты 315, в том числе 96 женщин, а уволены 322 чел., в том числе 106 женщин. Причинами увольнения стали перевод в другие организации (184 чел.), призыв в армию (41 чел.), после отбытия заключения (50 чел.). Шестеро работников скончались...

Наряду с взысканиями, дирекция ПСРВ поощряла хорошо трудившихся. В течение 1944 г. благодарности получили 372, повышения в разрядах — 447 чел.

Развивалось и «стахановское движение». Социалистическое соревнование, оформленное индивидуальными и коллективными договорами между отдельными работниками, бригадами и цехами, охватило 584 чел., то есть 61 % списочного персонала. В 1944 г. прошли двенадцать стахановских вахт с участием 185 чел., «в период проведения которых возросло выполнение норм от 150—160 % до 200—220 %». За образцовую стахановскую работу в 1944 г. Почетными грамотами дирекции, парткома и завкома награждены 103, денежными премиями — 190 чел.

В третьем квартале верфь получила 3-ю Всесоюзную премию НКРП и ВЦСПС в размере 150 000 руб. За перевыполнение плана работ «на сторону» судоремонтникам были выделены еще 90 000 руб.

«Ведущими в социалистическом соревновании явились лучшие люди верфи, среди которых имеется: награжденных орденами и медалями 10, знаком отличника НКРП — 8, знаком отличника ВМФ — 13, Почетной грамотой НКРП — 31, Почетной грамотой ВМФ — 8, получивших благодарность ВМФ — 11, Почетной грамотой судоверфи — 103» [6, л. 96—99].

Лучшими стахановцами, рационализаторами, значительно перевыполнявшими годовые производственные планы и нормы, являлись: «кузнец т. Москвин — выполнил годовой план на 181 %, а годовую норму на 266 %; кузнец тов. Баканов — 138/238 %, кузнец тов. Карпенко — 132/227 %, тов. Корякин — 129/230 %». В число передовых людей трубопроводного цеха входили бригадиры: Андреев (его бригада выполнила годовой план на 189 %), Голяев (162 %), Виденин (159 %), Коротков (143 %), Мамонтов (143 %) [6, л. 105—106].

Особым вопросом в обеспечении деятельности ПСРВ являлось так называемое «рабочее снабжение», организацией которого занималось специальное подразделение — «Отдел рабочего снабжения» (ОРС). В 1944 г. рабочие и служащие получили 7 198 «ордеров», то есть разрешений на приобретение через розничную сеть рыбокооп различных промышленных товаров. В их число вошла обувь: мужская — 2 838 пар, женская и детская — 911 пар; 6 490 м мануфактуры, верхнее готовое платье (мужское и женское) — 483 изделий и прочее. По распоряжению НКРП работницам верфи выделили 102 ордера на различные товары, в том числе 440 м отрезов на пальто, костюмы и платья, семь предметов верхней одежды и прочее. Дополнительно к рабочему снабжению из фондов директора верфи среди рабочих

и руководства реализовано 2 841 шт. различных промтоваров и 6 817 м ма-  
нуфактуры [6, л. 101].

Продолжалось освоение нового производства и внедрение ранее не при-  
менявшихся технологий. Технический отдел рассчитал продольную проч-  
ность транспортных судов типа «Либерти» и изготовил рабочие чертежи  
подкрепления корпуса. Конструкторское бюро выпустило в производство  
в общей сложности 920 наименований чертежей, не учитывая эскизы, по-  
вторные экземпляры и копии.

При непосредственном участии отдела освоено изготовление нового обо-  
рудования: комбинированного брашпиля и ручного пожарного насоса с по-  
дачей 35 литров в минуту (оба изделия собственной конструкции ПСРВ); руч-  
ного переносного насоса, вентиляторов, сейнерных лебедок конструкции  
Судопроекта и консервных автоклавов на четыре тележки по чертежам АКО.

Много оригинальных технических решений, упрощавших и удешевляв-  
ших производство, предложили рационализаторы верфи. Начальник судо-  
сборочного участка корпусного цеха А. Г. Богемский разработал печь для  
нагревания шпангоутов и листов наружной обшивки перед гибкой вместо  
использовавшихся до этого дровяных горнов. Судосборщик Жидок опробо-  
вал способ холодной гибки бимсов по металлическому шаблону. Сотрудник  
технического отдела Ф. П. Редько внедрил отливку массовых деталей в метал-  
лических, а не в земляных, как ранее, формах. Он предложил «металлический  
изложник, в результате чего литье топливной аппаратуры и других деталей  
проходит с очень малым незначительным браком» [6, л. 117—119; 9, л. 81].

В течение 1944 г., несмотря на сложности с получением строительных  
материалов, удалось закончить и ввести в эксплуатацию ремонтно-хозяйствен-  
ный и инструментальный цехи, лабораторию, металлический разборный  
склад площадью 675 кв. м, пришедший из США. Судоремонтники заселили  
новый восьмиквартирный дом.

Годовой план победного 1945 г. по валовой продукции в неизменных це-  
нах был выполнен всего на 94,2 % [10, л. 89]. Причиной этого стала, напри-  
мер, нехватка квалифицированной рабсилы (84,5 % от потребности). «При  
этом следует учесть, что основное пополнение шло за счет переменного  
состава временных рабочих, поступающих с ремонтируемых кораблей (то  
есть военных моряков. — С. Г.), как и от других заказчиков, за счет неквали-  
фицированных рабочих. Ввиду того, что ремонты в течение 1945 г. были,  
в основном, кратковременны, то люди, не освоившись с работой, уходили,  
а на их место приходили новые».

Постоянные рабочие в большинстве своем были недавними выпускника-  
ми ремесленного училища либо прошедшими персональное или бригадное  
обучение. В условиях индивидуального производства, характерного именно  
для судоремонта, они зачастую по своей квалификации не могли удовлетво-

ритель потребностей верфи. Большинство же старых работников за истекшие военные годы уволились, в основном, из-за болезней.

Поставка материалов все так же оставляла желать лучшего. Заявки верфи совершенно не удовлетворялись, а резервы, которыми она располагала, за годы войны были полностью использованы. В 1945 г. завоз материалов в весьма незначительных количествах имел случайный характер. Покрытие потребностей шло в основном за счет заказчиков и полученных на месте «в результате больших усилий из импорта, находящегося в Петропавловском порту, однако следует отметить, что наличие этих материалов было в весьма ограниченной номенклатуре и не тех качеств, которые требовались» [10, л. 88].

Точно так же обстояло дело и со снабжением топливом, как жидким, так и твердым. Зимой 1945 г. цехи не отапливались. Из-за нехватки кокса литейный цех работал с перебоями, простояв 50 суток. Его рабочие занимались подсобными работами. В свою очередь, из-за отсутствия литья не был загружен механический цех. А лесоматериалы верфь вообще не получала уже в течение нескольких лет [10, л. 88—89].

В течение 1945 г. заказчикам передали четыре катера типа «Ж» № 15, 21—23, две 150-тонные баржи, два плашкоута грузоподъемностью по 50 т. На стапелях стояли 18 катеров с «большим процентом готовности», имелся набор на 10 катеров и четыре 150-тонных баржи, были заложены еще два 50-тонных плашкоута [10, л. 91]. Но выполнение плана по выпуску плавсредств сорвалось ввиду отсутствия двигателей для них.

За 1945 г. из ремонта вышли 156 судов НКРП и НКМФ, причем 42 из них прошли через док. Объем гражданского судоремонта оценивался в 6,79 млн руб. и был выполнен на 158 %. А вот объем работ по находившимся в ремонте кораблям ТОФ значительно сократился ввиду подготовки к войне с Японией. Из-за этого программа была выполнена лишь на 84,7 % или в денежном выражении на 7,92 млн руб. Но количество кораблей, отремонтированных в 1945 г., оказалось значительно выше предусмотренного [10, л. 93].

За 1945 г. выявлены 109 нарушителей Указа от 26 июня 1940 г., из них 26 осуждены к тюремному заключению, 20 — оправданы, а остальные — приговорены к «принудработам по месту работы с удержанием соответствующего процента из зарплаты на срок от четырех до шести месяцев». По сравнению с прошлым 1944 г. количество прогулов снизилось вчетверо, а число вынесенных взысканий — втрое.

А вот какие судоремонтникам достались поощрения: 217 благодарностей, 943 премии, 48 Почетных грамот от руководства верфи, 35 грамот от НКРП СССР, 11 знаков «Отличник ВМФ», 82 премии от Главсевморпути, 43 повышения в должности, 233 повышения разряда, 64 ордена и медали [10, л. 99].

Текучесть кадров в 1945 г. еще более сократилась: было принято 250 чел. (77 женщины) и уволено 271 чел. (85 женщин). Тринадцать судоремонтников призвали на службу в армию и на флот.

«За истекший год, особенно в дни победы над Германией, в дни боевых действий над Японией и победы над последней, большое развитие получило социалистическое соревнование. На 1 января 1946 г. количество стахановцев составило 569 чел., 72 % к общему числу сельщиков, ударников — 78 (10 %), в том числе двухсотников — 372 чел., многостаночников — 14 чел. Всего охвачено соцсоревнованием 975 чел. (84 %). Проведено 26 стахановских вахт с охватом в 325 чел., в период проведения которых выполнение норм составило от 160—165 до 200 %» [10, л. 100].

Технический отдел подготовил документацию для модернизации катеров типов «Ж» на основе накопленного при эксплуатации опыта, разработал проект установки на них американских двигателей «Катерпиллар» мощностью 100 л. с., рассчитал и спроектировал новые гребные винты к ним, составил чертежи нового катера типа «Якорь», разработал проект морской сухогрузной баржи грузоподъемностью 300 т. За год отдел выпустил в производство 142 технологических процесса [10, л. 103].

Продолжилось и рационализаторское движение. Вот лишь несколько предложений, принесших наибольшую экономию. Начальник судостроительного участка корпусного цеха А. Г. Богемский придумал особый «стапель-кондуктор», значительно упростивший процесс сборки, «почти совершенно исключивший проверочные работы, позволил применить низкоразрядный труд и значительно повысил качество работы». Экономический эффект от внедрения кондуктора составил 518 986 руб. и обеспечил «скоростную и качественную сборку набора катеров, в результате чего каждые две недели при небольших затратах рабочей силы корпусный цех выпускает два корпуса».

Газосварщик В. Ф. Дубровин предложил способ восстановления бронзовых подшипников, обеспечивший экономию ценных материалов и пятикратно ускоривший процесс их ремонта. Здесь экономия достигла 116 782 руб. [10, л. 105]. А слесарь «тов. Чепенков В. С. предложил и осуществил простейшей конструкции лубрикатор для “Камчадалов”, который оказал колоссальную помощь верфи» [9, л. 88].

В апреле 1945 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР 43 лучших работника верфи были награждены орденами и медалями за успешное освоение и обеспечение заданий командования ВМФ по ремонту кораблей. В число награжденных вошли рабочие-стахановцы и инженерно-технические специалисты Спектор, Жмак, Еремин, Вийк, Медведев, Романютенко, Алексеев, Кондратьев, Дьяконов, Королев, Власов, Токарев, Коротков, Магух и другие [9, л. 83]. Так, орден «Знак Почета» вручили начальнику цеха № 2 Виктору Владимировичу Виноградову [9а].

В течение последнего военного 1945 г. ПСРВ получила:

- металлический американский склад, использовавшийся как гараж;
- здание резервной электростанции с генератором мощностью 480 кВт;

- жестяничное отделение в корпусном цехе;
- автогужевую дорогу, главная магистраль которой протягивалась от электростанции № 2 до кузнечного цеха;
- дополнительную территорию в районе стапельной площадки слипа;
- восьмиквартирный «сахалинский» жилой дом.

Кроме этого, началось строительство первого здания собственного дома отдыха в селе Паратунка.

Крайне необходимые работы по берегоукреплению не производились ввиду отсутствия рабочих рук, гидротехнического леса и водного транспорта. Не началась постройка грузового причала и судоремонтной набережной, хотя в середине 1945 г. на территорию верфи завезли 1 071 т импортного металлического шпунта. Однако работы производить было нельзя ввиду неполучения анкерных тяг, связей и деталей оголовка [11, л. 19—20]. Строительство причальной линии не началось и в 1946 г. Автопарк верфи в конце 1945 г. включал два автомобиля ГАЗ-АА, три ЗИС-5 и 32 импортных машины, в том числе 23 «Студебеккера» [10, л. 32].

## МЕХАНИЧЕСКИЕ МАСТЕРСКИЕ АКО

Механические мастерские АКО (предшественник Петропавловского судоремонтно-механического завода, расположенного на Озерновской косе) были организованы в 1931 г. Их основное назначение — изготовление деталей судовых механизмов и запчастей. Лишь незначительная часть работ производилась с разрешения управления АКО «на сторону». Готовой продукции, кроме литья и электроэнергии, предприятие не выпускало.

К началу военного 1941 г. им руководил директор И. А. Каширников. Мастерские имели восемь цехов: литейный, токарный, котельный, кузнечный, электромонтажный, слесарно-моторный, плотницкий, весоизмерительный и электростанцию. Они оценивались как «по мощности незначительные». Достаточно упомянуть, что механизмы имел только токарный цех. Здесь размещались пять токарных, два наждачных, три сверлильных, строгальный, шлифовальный и фрезерный станки, а также приспособление для расточки цилиндров. Все эти устройства были сильно изношены. В конце 1941 г. предприятие получило от телефонной станции и гаража АКО еще по одному старому наждачному и токарному станку.

Цехи занимали непригодные к производству сильно изношенные не отапливаемые бывшие склады. Нормальную температуру в них поддерживали печи-«временки», малейшая неосторожность с топкой которых могла привести к пожару.

На производительности труда существенно сказывалось отсутствие в цехах вентиляции, особенно в литейном. Здесь порою невозможно было нахо-

даться из-за газов, выделявшихся при отливке. Недопустимая теснота в помещениях заставляла часть работ производить под открытым небом. В начале января 1941 г. началась эксплуатация нового корпуса механического цеха. Его часть использовали для расширения литейного.

Электростанция мастерских располагала двумя агрегатами, приводимыми двигателями «Кубото» (100 л. с.), обслуживающим производство, и «Секшон-ГАЗ» (200 л. с.), питавшим осветительную линию. Имелся еще двигатель «НМС» (50 л. с.), который из-за отсутствия динамомашин не работал [12, л. 8].

Несмотря на столь неказистое, маломощное хозяйство и изношенное оборудование, мастерская выполняла сложные литейные работы, для которых требовался дорогостоящий и дефицитный ассортимент сырья, материалов и полуфабрикатов. При его нехватке приходилось заменять бронзовую арматуру ремонтируемых моторов чугуной, но «эффективность этой замены из-за отсутствия учета установить не представляется возможным».

Примером сложной работы является отливка цилиндрических крышек для главного двигателя танкера АКОфлота «Максим Горький». Эти крупные, ответственные детали весом 350 кг отказались изготавливать во Владивостоке и на ПСРВ. АКО собралось заказать их в США. «Потом от намерения отказались. НКРП разрешил изготовить на месте — в механических мастерских АКО. Стахановец-модельщик Лупак изготавливал формы, руководить литьем будет знатный мастер рационализатор П. И. Редько... Нарком рыбной промышленности Ишков дал указание сообщать ему о положении дел с отливкой крышек...» [13].

Из-за отсутствия складских помещений готовую продукцию хранили в беспорядке на территории мастерских [14, л. 16—17].

По штатному расписанию численность работников предприятия в 1941 г. должна была насчитывать 124, но фактически к концу года трудились всего 85 чел.: 50 рабочих, 11 инженерно-технических работников, 10 служащих и четверо обслуживающего персонала [14, л. 21].

Несколько рабочих ушли в армию, а найти им замену было довольно сложно в связи с общим и постоянным дефицитом рабочих рук на Камчатке, а также из-за невозможности предложить людям сколь-нибудь сносное жилье. Мастерская имела в своем распоряжении два каркасно-засыпных дома и одну изношенную палатку с общей площадью всего 252 кв. м, из которых более половины занимали посторонние лица и семьи красноармейцев.

В 1942 г. предприятие освоило выпуск зон горения для автомобильных газогенераторов, которые раньше завозились на Камчатку с материка. Часть установок показала неплохие результаты в эксплуатации. Зимой 1942—1943 гг. мастерские приступили к изготовлению достаточно сложных отливок — головок к двигателям автомобилей марок ГАЗ и ЗИС, позволявших перевести эту технику с жидкого топлива на газ [12, л. 40].



Во второй половине 1942 г. за счет совершенствования технологии отливки чугунных изделий предприятию удалось вдвое уменьшить допуски на последующую обработку. Если ранее детали обдирались на глубину до 5 мм, то теперь — лишь до 2,5 мм. Это снизило потери металла, уменьшило износ режущих инструментов и сократило потребность в и без того дефицитной рабочей силе на 10 % [12, л. 33].

Плановое задание на 1942 г. было успешно выполнено: по валовой продукции на 110,1 %, по товарной — на 104,6 % [12, л. 10].

В течение 1942 г. работники предприятия собрали и внесли на постройку танковой колонны, в Фонд обороны и на подарки красноармейцам в действующую армию 10 370 руб. личных сбережений [12, л. 52].

В течение всего 1943 г. в связи с призывом части людей в армию механическая мастерская рабочими и другим персоналом по-прежнему обеспечена не была. Резкий недостаток людей пополнялся за счет индивидуально-ученичества, привлечения рабочей силы из так называемого «спецконтингента» и перевыполнения норм выработки сдельщиками. К концу года на предприятии трудился 81 чел., в число которых вошли шестеро расконвоированных заключенных [15, л. 2, 4].

За год были отмечены 19 случаев нарушения трудовой дисциплины, заключающиеся в опоздании к началу работы и в ее окончании раньше времени в обеденный перерыв. Их допустили девять рабочих, восемь учеников и двое служащих. Двоих провинившихся отдали под суд, определивший им наказание в виде принудительных работ сроком четыре месяца по месту основной деятельности. Остальным вынесли взыскания [15, л. 11].

Пятидневный прогул некоторое время числился и за учеником Ивановым, который без уведомления администрации покинул рабочее место. Правда, как потом выяснилось, он поступил на пароход, получив на это разрешение самого И. Д. Папанина, легендарного полярника, дважды Героя Советского Союза, тогда уполномоченного Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере.

Решением начальника АКО работа мастерских за 1944 г. была оценена как неудовлетворительная. План по выпуску продукции оказался выполнен на 64,4 %, по отпуску электроэнергии — на 33,1 %, ремонтных работ «на сторону» — на 63,5 %, качество ремонтных работ признавалось низким [16, л. 1].

С планом по литью не справились из-за отсутствия чугуна. Литейный цех по этой причине простоял с 22 июня по 1 ноября. Бронзовое литье выполнялось, но, в основном, из материала заказчика. Недовыполнение плана по выработке электроэнергии объяснялось постановкой на капитальный ремонт «движков» электростанции.

В 1944 г. мастерская впервые освоила изготовление гильз для тракторных моторов и поршней автомобилей ЗИС-101, керосиновых испарителей к автомашинам ГАЗ-АА и ИМ-1 и к судовым моторам М-1 и ГАЗ [16, л. 11].

Об условиях, в которых происходило выполнение поставленных задач, свидетельствует акт, составленный 26 октября 1944 г. Для заготовки и перевозки формовочной глины для литейного цеха в бухту Ягодную были отправлены катер и шлюпка. «Во время рейса против мыса Казака разыгрался большой шторм, в это время оторвало шлюпку от катера, спасти ее не было никакой возможности. Отпустить буксир — значит потопить кунгас с глиной и людьми. Мною решено двигаться вперед в разрез волн для спасения кунгаса... шлюпку разбило у мыса Казака, о чем и составлен настоящий акт. Пазий, Туров» [16, л. 50].

Несмотря на сложности с выполнением годового задания, на предприятии имелись рабочие, существенно перевыполнявшие установленные нормы выработки. Особенно хорошо трудились «трехсотники» и «двухсотники»: токарь Кутук, выполнявший нормы на 306,1 %, токарь Поценюк (222,2 %), слесарь Могошков (246,3 %), котельщик Швейкин (265,1 %), молотобоец Безязыков (212,2 %). Немного отставал от товарищей формовщик Авдеев (195,1 %).

В течение 1944 г. опоздали к началу работы на двадцать и более минут трое рабочих, ученик и служащий. Трех виновников осудили к двум месяцам принудительных работ, еще одного — к четырем месяцам тюрьмы. За различные проступки были наложены 24 административных взыскания.

В 1945 г. руководство мастерских сменилось: вместо директора И. А. Каширникова и технического руководителя В. М. Шевцова пришли, соответственно, В. Г. Топчиенко и Заболотный. Работа предприятия за этот год по формальным плановым показателям признавалась «совершенно неудовлетворительной» [17, л. 1].

Причиной этого стало снижение количества рабочих до 44 чел., в число которых входили трое «низкоразрядников», переведенных из учеников [17, л. 12]. В августе в армию ушел добровольцем токарь 5-го разряда Н. Ф. Шишко.

Кроме этого, за время войны с Японией наблюдалась большая потеря рабочего времени, вызванная выполнением военных обязанностей и мероприятий по противовоздушной обороне. Была и еще одна, теперь уже вполне мирная причина: по окончании войны абсолютному большинству рабочих (85 %) были предоставлены очередные отпуска, разрешенные правительством, но не предусмотренные планом в 1945 г. Кроме того, в конце августа и в сентябре все рабочие, включая высококвалифицированных, были заняты на монтаже оборудования механического цеха [17, л. 13].

Тем не менее, и в таких условиях предприятие сумело наладить выпуск новых видов продукции. В течение 1945 г. мастерские выполняли экспериментальные работы по заказу Петропавловской жестянобаночной фабрики (ЖБФ): изготавливали отбортовочный станок и устройство для выправления «деформируемого конуса баночки». В число новой и *готовой*, в отличие от прошлых лет, продукции вошли запасные части для станка окончательной

закатки, соледробилок для рыбокомбинатов и ленточных подъемных элеваторов. Элеваторы вступили в эксплуатацию в 1945 г., а оборудование для ЖБФ и соледробилки в конце года находились в стадии доводки и усовершенствования. Их намеревались внедрить в производство к концу первого квартала 1946 г. [17, л. 21].

Работники предприятия принимали участие в завершающем этапе Второй мировой войны — Курильской десантной операции. Об этом свидетельствует протокол заседания инвентаризационной комиссии, состоявшегося 10 января 1946 г. Собравшиеся «постановили: дебиторскую задолженность тов. Каширникова И. А., руб. 20-90, погибшего на Курильских островах, Шишко Н. Ф., задолженность по зарплате руб. 462-95, ушедшего добровольно в РККА, списать в убыток» [17, л. 69].

### БАЗА МОРЛОВА АКО «МОХОВАЯ»

В 1930 г. в составе АКО был организован Авачинский рыбокомбинат, включивший несколько рыбообрабатывающих баз, в том числе Моховую. База занималась ловлей и засолом рыбы, принимала улов у колхозов, расположенных на берегах Авачинской губы.

В 1937 г. на Моховой разместилось временное хозяйство Базы активного морского лова (БАОЛ), флот которой состоял из двух деревянных сейнеров, двух дрейфтеров и разведчика. Зимой, когда они находились на хранении, на Моховой готовились к следующей путине, шили и ремонтировали орудия лова. В середине мая в губе и за ее воротами начинался промысел. Добытую рыбу БАОЛ сдавал Авачинскому рыбокомбинату [17, л. 99].

Учитывая тесные связи предприятий и необходимость развития берегового хозяйства промыслового флота, в начале 1938 г. АКО решило передать базу Моховую из Авачинского комбината БАОЛу, к этому времени переименованному в Морлов. В 1938 г. флот Морлова вырос на пять паровых траулеров и два сейнера [19, л. 4]. Передача окончательно состоялась в конце 1940 г.

17 декабря 1939 г. АКО распорядилось начать на базе силами треста «Камчатрыбстрой» строительство сборного холодильника [20, л. 304]. Оборудование для него доставили пароходы АКОфлота «Сима» и «Коккинаки». Приемка выполненных работ началась 23 ноября 1940 г. [21, л. 122].

На холодильнике стояли два паровых котла, паровая лебедка, калоризаторный двигатель «Болиндер» мощностью 35 л. с. производства Астраханского завода, электроустановка «АМД» мощностью 24 л. с., абсорбционная холодильная установка АБУ производительностью 135 000 ккал/ч. База располагала трактором ХТЗ с мотором в 40 л. с. и тремя катерами с моторами «Ашемже», «Ханьшин» и «Коммунист» [22, л. 83].

В 1940 г. предприятие возглавил опытный тралмастер Н. А. Томашевский. Оно обеспечивало суда снабжением, водой, льдом, ремонтом (кроме доко-

вого и капитального), промысловым снаряжением. Его оборудование оставляло желать много лучшего. В 1940 г. здесь имелись всего два дома и строился склад для сетематериалов и готовых орудий лова. Рабочие жили в палатках, в них же хранились материалы и помещались временные мастерские по изготовлению орудий лова. Территория базы хаотично, без генерального плана застраивалась индивидуальными хозяевами. Такая планировка требовала «коренной реорганизации, хотя бы в интересах самой элементарной промысловой санитарии... Там же мыслится проведение жилого и бытового строительства» [23, л. 22].

Школы на Моховой в то время не было, она находилась в селе Авача. Местным ребятишкам приходилось ходить туда и обратно в любую погоду пешком по тропинке над обрывистым берегом.

В 1940 г. Петропавловский горисполком отвел Морлову в районе Моховой земельный участок в шесть гектаров для организации подсобного хозяйства [24, л. 26]. В 1941 г. участок вырос до десяти гектаров. Половину занимал картофель, остальное — капуста, турнепс, редис, лук, морковь и свекла. Животноводческое хозяйство Морлова на первых порах включало по пять коров, лошадей и свиней [25, л. 268].

Через базу Моховую население Петропавловска снабжалось свежей рыбой. В январе 1941 г. начальник АКО установил Морлову расчетную цену на рейде Моховой для центнера камбалы 70, трески — 66 руб. При этом разнице между расчетной ценой и коммерческой себестоимостью следовало «отразить на результатах Морлова и учитывать их особо» [25, л. 83].

В 1941 г. база самостоятельно не ловила, перерабатывая колхозный сырец. Улов с траулеров на нее почти не поступал, так как сдавался на рефрижераторные суда и другим комбинатам. Тем не менее, выполнение норм выработки составляло от 114 до 169 %. Наиболее ударно работал сетепошивочный цех, где выработка достигала 164 % в декабре, 182 % в мае и июне и 197 % в июле. По отчету политотдела АКО, «работа этого цеха по справедливости может считаться стахановской, а рабочие — стахановцами» [26, л. 16—25].

В 1941 г. на базе был организован опытный консервный цех. Его штат составили 17 чел.: мастер, химик-аналитик и 15 рабочих. До 1 октября цех должен был выпустить 165 000 банок закусочных рыбных консервов. Их ассортимент включал корюшку, камбалу и лосось в томате, печень в томате, корюшку и треску, жареные в масле [27, л. 135, 139].

С началом войны значительная часть работников рыбозавода надела солдатские шинели. С их уходом в армию сразу же обнаружилась нехватка рабочих рук. Нагрузка на оставшихся резко выросла. «Ввиду создавшейся обстановки, недостаток на производстве базы Моховая Морлова рабочей силы — мужчин — требует вовлечения в производство вторых и третьих членов семей (то есть жен и детей-подростков сотрудииков, призванных в ар-

мию). Для этой цели женщины должны быть на время работы освобождены от имеющихся ребят ясельного и дошкольного возраста».

Поэтому с 1 августа 1941 г. на базе следовало организовать детский сад с двенадцатичасовой работой двух групп из 25 чел. Под него заняли бывшую контору базы площадью 48 кв. м, представлявшую собой старый барак, требовавший ремонта. Лучшего помещения пока не имелось. В 1942 г. предполагалось «поднять вопрос о... строительстве специального дома для детсада».

Детский сад открылся 1 августа 1941 г. Здесь трудились заведующая, два воспитателя, повар и две няни-уборщицы. Смету на содержание детей из расчета 200 руб. на одного ребенка в месяц утвердил начальник АКО. При этом часть стоимости содержания оплачивали родители [27, л. 138, 141].

К обработке рыбы на основе платной трудовой повинности привлекались и домохозяйки. 11 февраля 1943 г. Петропавловский горисполком для обеспечения выполнения государственного плана вылова и обработки рыбы постановил:

«1. Разрешить директору Морлова тов. Ермошкину мобилизовать домохозяек, имеющих детей школьников свыше 12 лет, в количестве 20 домохозяек, согласно прилагаемого списка, сроком на один месяц, то есть с 18 февраля 1943 г. по 18 марта 1943 г. 2. Всем мобилизованным на вылов и обработку рыбы выплачивать зарплату по действующим в рыбной промышленности расценкам, установленным для основных кадровых рабочих. 3. Поручить директору Морлова тов. Ермошкину и председателю Рыбкоопа тов. Толчину организовать бесперебойное питание и снабжение мобилизованных рабочих в порядке трудовинности через закрытую сеть столовой Рыбкоопа базы Моховой. 4. За уклонение от трудовой повинности по выходу на рыбную путину виновные привлекаются к уголовной ответственности...» [28, л. 28].

Недостаток рабочих рук был причиной того, что долгое время не удавалось наладить снабжение населения базы хлебом, с которым случались большие перебои. Ближайшая пекарня в Аваче помочь не могла, так как имела незначительную производительность [29, л. 18].

А вот еще один эпизод, характеризующий условия, в которых жило население базы во время войны. Приказ по управлению морского рыболовства АКО от 23 января 1945 г. гласил: «Последнее время наблюдается массовое нарушение использования электроэнергии для освещения в жилых домах. В целях пресечения подобного явления приказываю: 1. Распространить на поселок б. “Моховая” порядок пользования электроосвещением, установленный в г. Петропавловске, то есть — все электролампы должны быть напряжением 220 В, мощность лампы не должна быть больше 60 Вт. 2. Пользование лампами вольтажем 110 В совершенно запретить» [30, л. 75].

В 1943 г. рыбзаводом Моховая руководил директор Ф. С. Лелюхин. В 1944 г. на предприятии трудился 261 чел., в том числе 160 рабочих, 15 уче-

ников, 16 инженеров, техников и служащих. Рыбозавод выработал 19 776 ц рыбопродукции вместо 17 506 плановых. Программа по выпуску закусочных консервов была выполнена на 108 %: их закатали 157,5 туб. вместо 146,5. Производительность труда по сравнению с прошлым годом выросла на 21, а себестоимость продукции снизилась на 0,6 %. Все это дало основание признать работу рыбозавода хорошей.

Лучше всех сработал засольный цех, возглавляемый мастером В. Н. Великановым, выпустивший 15 143 ц, то есть 112 % от плана. На славу потрудились коптильно-икорный цех (мастер Лавриненко), холодильник (инженер-технолог В. П. Кутеко) и консервный цех (мастер Подгорный). Наряду с традиционной соленой продукцией завод освоил «выпуск улучшенного ассортимента»: маринованную, копченую и слабосоленую сельдь. Правда, не удалось выполнить задание по заготовке лососевой икры ввиду недополучения лосося от колхозников. Зато снизился расход сырца и на 10 % уменьшился расход соли. Бондарный цех собрал вместо плановых 6 893 бочек разной емкости 8 446 шт. общей вместимостью 12 196 ц.

Лес для цехов и отопления зданий полностью заготовить не удалось ввиду отдаленности лесных участков от базы и недостатка инструмента и транспорта. По свидетельству завхоза Славкина, в мае 1944 г. вместо восьми рабочих на дровозаготовках трудилось всего трое, и хотя они «давали выполнение норм от 150 до 260 %», все же этого было недостаточно. В результате производственные цехи, рабочие и служащие, в том числе и семьи красноармейцев, не удалось полностью обеспечить дровами на зиму, что усугубило их нелегкое бытовое положение. Ситуация несколько поправилась после того, как на лесозаготовках начал работать газогенераторный трактор.

Не хватило и технического сена, которое пришлось скормить скоту на подсобном хозяйстве из-за нехватки кормов. Площадь, занятая огородными культурами, выросла до 11,5 гектаров, но собрали с них лишь 762 ц. Надой на одну корову составил всего 1 160 литров. Крупного рогатого скота насчитывалось 24 головы, лошадей — 12.

В результате низкого урожая и надоя молока сельхозферма закончила год с убытком в 44 тыс. руб. С учетом невыполнения плана лесозаготовок и плохой деятельности сельхозфермы работа предприятия была оценена как удовлетворительная.

По результатам четвертого квартала 1944 г. за достижение хороших производственных показателей были премированы начальник засольного цеха В. Н. Великанов, подчиненные которого перевыполнили задание более чем наполовину, и начальник консервного цеха Д. Е. Подгорный. Возглавляемые им консервщики превысили план на четверть.

В конце 1944 г. обязанности директора рыбозавода исполнял В. Н. Великанов, а в 1945 г. директором был назначен М. П. Ларионов.

В военное время требования к качеству продукции были несколько снижены: по понятным причинам больше внимания уделялось ее количеству. Уловы судов Морлова выросли, а способы обработки рыбы на борту остались прежними (в то время охлаждаемых трюмов на траулерах не имелось). Вместо расчетных 170 в трюмах размещали до 300 т. Из-за ухудшения качества сырца после обработки на базе росло количество продукции третьего сорта, значительно превышая предусмотренное планом.

Качество выпускаемой продукции контролировала размещавшаяся на Моховой центральная химическая лаборатория АКО. Ее заведующий А. И. Теняков в 1945 г. отмечал недооценку обработки рыбы на берегу. Ее «можно видеть из того, что на базе до сего времени нет ответственного по обработке рыбы... Старый засольный и уборочный сарай совершенно не годятся, но к ремонту их до сего времени не приступили». Требовала ремонта и пристань, к которой становились промысловые суда с уловом [31, л. 8—15].

17 мая 1945 г. благодарность за внесение рационализаторского предложения и активное участие в постройке водяной турбины, установленной в машинном отделении, получил механик холодильника Кривоножкин. Расчеты турбины и ее чертежи выполнил главный инженер Морлова А. И. Гаркави. Кривоножкин, Гаркави, а также «лица машинного персонала холодильника и кузницы», участвовавшие в изготовлении и монтаже турбины, — Аркавенко, Фоменко и Шаронин получили денежные вознаграждения [30, л. 42].

Размеренная деятельность базы нередко нарушалась вмешательством стихии. В бурную ночь с 15 на 16 ноября 1942 г. у берега рыбозавода разбился кунгас, груз которого затонул. Убыток от этого происшествия составил 26 328 руб. и был списан на стихийное бедствие [32, л. 5]. А в 1944 г. сильным осенним штормом размыло берег. Его укрепили установкой ряжевой набережной, на изготовление которой затратили 9 548 руб. 48 коп. [33, л. 61].

Иногда причиной убытков становилась халатность. Так, приказ начальника АКО от 8 апреля 1944 г. гласил: «Госрыбинспектором базы Моховая установлен факт безобразного отношения к рыбопродукции, доставляемой траулерами. На траулере “Топорок” замерзла водяная магистраль. Чтобы ее отогреть, вахтенный машинист применил пар. В результате 38 803 кг рыбы было подварено и признано негодной в пищу». Дело об этом происшествии было отправлено в следственные органы [34, л. 228].

На протяжении всей войны работницы базы Моховой трудились не покладая рук, зачастую выполняя мужскую работу, перевыполняя нормы, давая фронту и тылу все больше рыбных продуктов. 7 марта 1945 г. увидел свет праздничный приказ по Морлову, донесший до нас имена некоторых из этих скромных тружениц. «За безупречную работу в деле выполнения производственных заданий» благодарности с занесением в личное дело объявлялись: Редькиной, А. Т. Плотниковой, Н. Мисюриной (сетепошивочный цех),

А. Гридневой, П. Двойченко, Т. Поляковой, Д. Найденовой (засольный цех), М. Сахновой, А. Бакастовой (консервный цех), А. Власюковой, М. И. Чаплиевой, А. Евсеевой (хозяйственный цех), А. Князевой (боец ПВСО), М. Г. Рыженко (заведующая детсадом), Ф. Юрченко (повар), З. Исаковой (холодильник), Мельниковой (копильный цех), А. Д. Славкиной и Н. Ф. Лелюхиной (управление рыбозавода).

Благодарностей удостоились: Г. И. Головина (сетепшивочная мастерская), О. Мурзина, Ф. Аверина, Шарафутдинова, Мячина (засольный цех), М. Шишова, А. Симахина, К. Волкова (консервный цех), Антонова и Луденкова (копильный цех) и другие.

Руководство Морлова выражало уверенность в том, что женщины «и впредь будут, не жалея сил, помогать бойцам Красной Армии быстрее покончить с зарвавшимся врагом — немецким фашизмом» [30, л. 69].

## МОРЛОВ АКО

Пионер морского промысла на Камчатке — База активного опытного лова (БАОЛ) — была создана приказом начальника АКО 19 января 1936 г. 5 ноября 1938 г. БАОЛ переименовали в Управление активного морского рыболовства АКО (Морлов). В 1940 г. его возглавлял директор В. А. Кортиков. В этом сезоне предприятие добыло всего 19 000 ц рыбы, так как значительная часть его судов занималась не промыслом, а перевозкой грузов.

По состоянию на 1 января 1941 г. Морлов имел 16 промысловых судов, табл. 2 [22, л. 19].

Таблица 2

Суда	Мощность, л. с.	Грузоподъем- ность, т	Водоизмеще- ние, т
Сейнеры № 1 и 2	270	55	248
Сейнеры «Авача» и «Виллой»	270	60	253
Дрифтеры «Ударник» и «Стахановец»	150	30	179
Разведчики «Нептун», «Сатурн», «Юпитер»	150	20	124
Траулеры:			
«Восток»	650	229	1 170
«Дальневосточник»	675	213	915
«Гага»	650	245	1 254
«Топорок»	680	202	1 210
«Буревестник»	600	194	1 136
Итого:	5 085	1 433	7 293

Производственная программа Морлова на 1941 г. предусматривала вылов 40 000 ц сырца. Потребность предприятия в орудиях лова на предстоя-



ший сезон оценивалась в девять кошельковых селедочных неводов и восемнадцать тралов. Лед для хранения улова в объеме 5 000 куб. м «самозаготовкой» намеревались запастись в бухтах Жировой и Моховой.

Плановая численность плавсостава определялась в 232 чел., их среднегодовая зарплата на промысловых судах — 12 149,2 руб. [22, л. 7].

В 1941 г. предприятие принял «пионер круглогодичного лова на Каспийском море орденоносец» Г. Я. Ермошкин, направленный на Камчатку НКРП СССР с заданием наладить круглогодичную добычу и здесь. В управлении Морлова трудились 12 инженеров и техников и четверо обслуживающих (курьер, уборщица, два сторожа). Предприятие располагало двумя грузовиками-«полуторками» ГАЗ-АА, одной легковушкой-«эмкой» ГАЗ-М1 и тремя катерами с моторами «Ашемже», «Ханьшин» и «Коммунист» мощностью 30—50 л. с. [22, л. 33, 41].

После приема базы Моховой вместе с холодильником, рыбозаводом и подсобными предприятиями Морлов стал предприятием с законченным циклом производства: в его рамках добыча объединилась с обработкой. В состав Морлова вошли:

- промысловый флот;
- цехи: засольный, копильный, колбасный, консервный, икорный, строительный, «огневой сушки рыбы»;
- холодильник;
- сельскохозяйственная ферма;
- коммунальное хозяйство.

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

В 1941 г. предполагалось провести работы экспериментального характера: освоить симметричный трал и изучить его промысловые качества в различных условиях. Но «изменическое нападение немецко-фашистских орд на Советский Союз временно приостановило эту работу, и, более того, значительную часть флота пришлось переключить на работу не по прямому назначению» [26, л. 17].

Летом 1941 г. большинство судов пребывало на промысле. Вот как отреагировал на весть о начале войны экипаж траулера «Топорок»: «Находясь в море, мы услышали по радио сообщение Народного комиссара иностранных дел Вячеслава Михайловича Молотова о переходе германскими войсками советской границы без объявления войны. Экипаж тральщика “Топорок” с глубоким возмущением выслушал сообщение о вероломстве фашистов Германии, напавших на нашу священную и неприкосновенную социалисти-

ческую Родину. Экипаж готов в любую минуту по зову коммунистической партии и правительства встать на защиту социалистических рубежей и дать сокрушительный отпор фашистским бандитам, чтобы им неповадно было совать свое свиное рыло в наш советский огород. В настоящий момент экипаж тральщика “Топорок” обязуется еще теснее сплотить свои ряды, выполнить и перевыполнить производственный план, как по качеству, так и по количеству, усиливая мощь нашей социалистической Родины» [35].

Часть промыслового флота мобилизовали и передали ТОФ. 19 июля 1941 г. начальник АКО С. П. Емельянов распорядился: «Во исполнение телеграфного указания начальника штаба ТОФ... приказываю... директору Морлова АКО Ермошкину не позднее 21 июля сего года передать в распоряжение командира ПВМБ ТОФ два сейнера: “Авача” и “Виллой”».

План вылова рыбы на 1941 г. был выполнен лишь на 52,5 %: удалось добыть всего 23,2 тыс. ц. Причиной этого стало то, что суда работали, в основном, не по назначению: на грузоперевозках они были заняты 40, а на промысле — всего 27 судомесяцев. С заданием по выпуску готовой продукции Морлов справился на 43 %. Ее ассортимент составили, ц: охлажденная и парная рыба — 5 760, мороженая — 4 924, копченая — 454, лосось соленый — 3 438, икра лососевая — 108, маринад — 137, рыбная колбаса — 77, соленые лососевые брюшки — 26, прочая пищевая — 71. Были приготовлены первые 471 ящ. закусовых консервов.

План по сортности также выполнить не удалось: доля высших и первых сортов уменьшилась на 21 %, зато вырос выпуск вторых и третьих. Себестоимость продукции выросла на 16,1 % по сравнению с прошлым годом. «План по выпуску не выполнен из-за недолова. Морлов дал более разнообразный ассортимент продукции против предусмотренного. Такие изделия, как консервы, копчености, маринады и колбаса вырабатывались не только из лососевых пород, но и из менее ценных. Так, например, из 233 ц сырца, направленного на производство рыбной колбасы, рыбы лососевых пород было только 89 ц, остальные 144 — треска, камбала, корюшка, навага. На маринад направлено 183 ц уйка... Использование этих наименее ценных пород рыбы на производство качественной продукции следует отметить как положительный момент в работе Морлова» [26, л. 5].

«Причина недолова промысловыми судами кроется не в плохой работе руководителей Морлова или судовых команд, а в неправильном их использовании, в тенденции преимущественного использования судов на грузоперевозках в ущерб прямому назначению».

Хозяйственная деятельность Морлова в 1941 г. оценивалась как неудовлетворительная [26, л. 8].

Промфинплан на 1942 г. был утвержден в объеме 32 450 ц. При его разработке особо отмечалась «необходимость использования всех отходов произ-

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

Наиболее мощные суда — паровые траулеры — решено было в максимальной степени использовать на промысле. Только в этом случае выполнение плана вылова могло стать реальностью.

Промысел начался в январе 1942 г. Вот что сообщали моряки траулера «Восток» о своем первом опыте: «Пробное траление дало хорошие результаты, мы подняли на борт 1,5 т камбалы. До этого экипаж тральщика еще не работал на активном лове. “Восток” использовался как транспортное судно, и первый хороший улов воодушевил коллектив.

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

Особо отличился тралмейстер Павел Егорович Алешкин, который все время держал трал в исправности, и матрос 2-го класса Владимир Кульков, хорошо работавший на уборке рыбы в трюм. Не отставал от них матрос 1-го класса Дмитрий Неупокоев. Илья Григорьевич Ефстафиади, несмотря на штормовую погоду, хорошо держал тральщик на рыбных банках. Кочегары 1-го класса товарищи Вагайцев и Челаков всегда держали пар на марке и обеспечивали нужный ход судна. Механик Лесовой обеспечил бесперебойную работу механизмов. Вместе с нами работал инженер добычи Морлова товарищ Томашевский. Он обучил экипаж траловому лову.

Сейчас мы уже имеем некоторый опыт тралового лова. В предстоящий выход в море на промысел мы учтем недостатки, которые были в первом рейсе, и задание на февраль выполним в срок. Хочется скорее снова выйти на активный лов. Между тем, из-за снабжения углем и водой выход тральщика задерживается. Этого нельзя допускать!» [36].

Оставшиеся в Морлове после передачи ТОФ суда были военизированы, их экипажи объявлены состоящими на воинской службе. 24 января 1942 г. организован «дивизион рыболовецкой службы» в составе траулеров «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Топорок» и «Гага». Его командиром стал директор Морлова АКО Г. Я. Ермошкин. В июле 1942 г. помощникам капитанов по политической части (помполитам) были присвоены должностные звания «политрук» [37, л. 34].

В 1942 г. ТОФ дополнительно передали дрейфтеры «Стахановец» и «Ударник». Судами Морлова в начале 1942 г. командовали: «Дальневосточником» — К. К. Берг, «Ударником» — И. Г. Ефстафиади, «Топорком» — С. Г. Оводовский,

«Буревестником» — П. М. Иванов, «Гагой» — Р. Г. Кеерберген, «Востоком» — Г. Т. Ленский, сейнером № 1 — Н. Колядин [38, л. 99].

В октябре 1942 г. на добыче рыбы лидировал «Топорок» (капитан Оводовский, тралмастер Попов). Суточные уловы доходили до 31 т. С 7 по 12 октября судно поймало 105 т рыбы, преимущественно камбалы. Рейсовое задание оказалось выполненным на 110 %. «Восток» (капитан Ленский, тралмастер Токарев) за восемь дней добыл 102 т. После сдачи улова на Кихчинский комбинат судно опять вышло на лов и с 11 по 14 октября поймало еще 50 т. «Гага» с 21 сентября по 6 октября выловила 113 т. Между командами траулеров шло «предоктябрьское соревнование за право рапортовать к 25-летию Советской власти о выполнении фронтového задания» [39].

Итогом такого напряженного труда стало выполнение плана 1942 г. по заготовке рыбы-сырца на 104,4 %. Морлов добыл 33,9 тыс. ц, превысив прошлогодний улов почти вдвое. Наиболее эффективно в течение года работал траулер «Топорок», справившийся с заданием на 197,6 %.

«Необходимо отметить, что Морлов на протяжении ряда лет, будучи еще БАОЛом, впервые в отчетном году, благодаря налаженности в работе, добился значительных сдвигов в части увеличения добычи рыбы, выполнив, таким образом, план заготовки рыбы... по сравнению с прошлым 1940—41 г. Добыча рыбы в 1941 г. по гослову увеличилась на 10,7 тыс. ц. Выполнение плана проходило крайне напряженно и, в основном, было успешно завершено в конце четвертого квартала, на долю которого падает 47,2 % общего количества вылова по гослову. Во втором и третьем кварталах траулеры снимались на грузоперевозки, в частности, “Восток” и “Гага”. Всего же при 23,1 судомесяце работы на лову 10,6 судомесяцев промысловые траулеры работали на грузоперевозках, что следует рассматривать как ненормальное явление...» [38, л. 3—5].

Впервые семь лет существования БАОЛа — Морлова его работа признавалась удовлетворительной.

В течение 1942 г. средняя численность работников Морлова составляла: 316 рабочих (в том числе 66 рядовых моряков), 11 учеников, 77 инженеров и техников, 24 служащих и 22 обслуживающих. Их годовая зарплата была равна, соответственно, 9 620 (в том числе у моряков 11 881), 3 273, 15 280, 11 170 и 5 454 руб. [38, л. 5].

Подсобное хозяйство предприятия засеяло 10 га картофелем и капустой и собрало 553 ц овощей (60,6 % плана). Удой на одну корову достиг 1 756 против 1 690 л по плану, всего надоили 19 240 л. За год родились 11 телят [38, л. 7].

В составе Морлова трудились 42 строителя, возглавляемые прорабом Никифоровым, в том числе 25 плотников и столяров. Ввиду нехватки завозных стройматериалов «жилищное строительство оказалось проваленным, и Морлов поставил себя под угрозу невозможностью приема рабочей силы

в 1942 г. при существующем у него жилищном кризисе». Его работники размещались в десяти каркасно-засыпных палатках, крытых так называемой «финской стружкой», то есть щепой, одном бараке, домике, перестроенном из парикмахерской, трех гессенских утепленных палатках и одном новом доме [38, л. 22].

Строители трудились по своему прямому назначению всего пятую часть рабочего времени. Остальное занимал ремонт и другие работы, не связанные со строительством (например, тарировка и погрузка рыбопродукции). Новый жилой дом, заложенный в прошлом году, за 1942 г. собрали лишь на четверть. Сооружение бани, стационарной пристани, сохранилища и реконструкция уборочного цеха и водопровода также не закончились. Некоторые объекты вошли в эксплуатацию незавершенными: пятнадцатикомнатный дом был готов лишь на 63,4, а столовая — на 76,6 %... [38, л. 13].

К началу 1943 г. Морлов располагал следующими производственными сооружениями: пристанью, медпунктом, яслями, пошивочными мастерскими, промкомбинатом, столярными мастерскими, конюшней на три станка, оградой промысла, наружной электросетью, временной столовой, складом, конторкой засольного цеха, вешалами для неводов, овощехранилищем, шлюпочной мастерской и кузницей [38, л. 22].

1943 г. стал переломным «в занятии управлением Морлова АКО своих функций по добыче рыбы-сырца активным морским ловом, а также обработке пойманного сырца на заводе Моховая». Удовлетворительное снабжение флота орудиями лова, материалами и топливом, правильное распределение рабочих рук и другие факторы обеспечили перевыполнение плана по всем основным показателям (табл. 3, в неизменных ценах 1926 г.).

Таблица 3

Показатель	План	Отчет	% выполнения
Добыча сырца, ц:	36 100	44 061	122
Готовая продукция, ц	33 360	41 090	123
Консервы, ящ.	1 973	2 249	114
Валовая продукция, тыс. руб.	1 469	1 679	114
Выработка готовых изделий, тыс. руб.	5 246	5 781	110

Названные цифры подчеркивают самоотверженную работу коллектива Морлова АКО в 1943 г. Наиболее интенсивно трудились экипажи траулеров «Буревестник» (капитан В. М. Неклюдов) и «Топорок» (капитан С. Г. Оводовский), выполнившие план добычи рыбы на 167 и 151 % соответственно [31, л. 7].

Вот как газета «Камчатская правда» описывала труд экипажа «Буревестника». «Сложна работа моряков. Но еще сложнее она на промысловых судах. Человек должен быть здесь не только моряком, но и опытным рыбаком, в лю-

бое время способным оставить штурвал или лопату кочегара и встать к тралу или на сортировку и солку рыбы.

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

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

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

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

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

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

Штурманы товарищи Тяжкин и Салтыков — опытные судоводители. У них судно всегда идет по курсу, не сходит с рыболовной банки. Вместе с механиками и штурманами, вместе с капитаном и тралмейстером матросы товари-

щи Пронин, Жульнда, Коротчин, Трофимов, засольщик Лисаков, буфетчица Евдокия Позднякова и другие в тихую и штормовую погоду борются за каждый центнер выловленной рыбы. Это они по 14—16 часов непрерывно работают на приемке трала, уборке рыбы.

Небольшой коллектив траулера живет одной мыслью — помогать фронту стахановской работой на лове. И их труд виден. Они первыми в Морлове выполнили квартальный план. Они продолжают лов, в труде отметив 25-ю годовщину Красной Армии» [40].

Нередко моряки попадали в критические ситуации. «18 и 25 марта 1943 г. рыболовный траулер “Гага” на пути из Охотского моря в Петропавловский порт в районе острова Уташут — мыс Кузачи дважды обезуглился. Израсходовав весь уголь и находясь вблизи опасности, в целях спасения судна, груза и людей, по распоряжению капитана Кеербергена сожгли все, что могло гореть: разное деревянное оборудование, окрасочный материал и груз — картон 3 500 кг. Кроме этого, потерял верп (завозной якорь, использующийся в аварийных случаях. — С. Г.) весом 200 кг и 600 м ваера, выброшено за борт 10 т камбалы, испортившейся во время качки.

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

31 марта 1943 г. был составлен акт, в соответствии с которым убытки от «невыполнения плана, на спасательные работы, ремонт и приведение в годное состояние поврежденных или попорченного груза» определились в 71 190 руб. [31, л. 30].

Судовой состав Морлова в 1943 г. вновь изменился: 31 июля и 29 октября он передал ТОФ сейнеры № 1 и № 2 и получил от Главамуррыбпрома паровой траулер «Палтус» стоимостью 4 млн руб. В начале 1943 г. затонул вошедший в прошлом году в состав ТОФ дрейфтер «Ударник». Убытки от его гибели, в соответствии с актом, составленным 5 октября 1943 г., оценивались в 53 939 руб., в том числе 15 000 «по выдаче пособий на лечение людей, семьям погибших» [31, л. 31, 76].

Показатели использования флота в 1943 г. приведены в табл. 4.

Таблица 4

Показатель	Траулер промысловый		Траулер транспортный	
	план	факт	план	факт
Количество судов	4	4	1	1
Сутки, в том числе:				
– лов и переходы	380	430	—	—
– грузоперевозки	—	—	226	172
– ремонт	288	294	90	156
– стоянка	792	254	49	43

Как видно, время работы флота на лову выросло против планового на 13 %. Простой в ремонте и на стоянках уменьшились в общей сложности на 97, а несвойственные промысловому флоту грузовые перевозки снизились на 31 %. К тому же, за год пять траулеров: «Восток», «Гага», «Буревестник», «Дальневосточник» и «Топорок» сэкономили 514 т условного топлива и 3 272 кг дефицитного смазочного масла [31, л. 66]. Удовлетворительное техническое состояние флота явилось заслугой экипажей судов, а также главного инженера Морлова В. П. Борзова и группового механика П. Н. Харкевича.

По состоянию на 1 января 1944 г. капитанами траулеров состояли: «Дальневосточника» — К. К. Берг, «Гаги» — П. М. Иванов, «Востока» — Г. Т. Ленский, «Топорка» — В. М. Неклюдов, «Палтуса» — Н. Ф. Шурыгин [31, л. 65—66, 89].

Численность персонала Морлова в 1943 г. составила 479 чел., в том числе: 388 рабочих (из них 56 на лове и 38 на обработке), девять учеников, 76 инженерно-технических работников, 23 служащих, 63 обслуживающих [31, л. 12].

Одним из проявлений творческого отношения людей к порученному им делу стало рационализаторское движение. За 1943 г. сумма экономии от внедрения трех предложений (использования одного электромотора для привода двух станков, применения устройства по завивке нитки на веретене и приспособления для подъема затонувшей шхуны) за счет снижения затрат электроэнергии и освобождения рабочих рук составила 9 000 руб. Рационализаторы Анисимов, Орлов и Аркавенко получили 1 150 руб. авторского вознаграждения [31, л. 107, 116].

Энергетическое оборудование предприятия в 1943 г. включало: три паровых котла системы инженера Шухова, паровую лебедку мощностью 50 л. с., шесть электромоторов, семь электросварочных аппаратов, холодильную установку, аппарат окончательной закатки консервов фирмы «Троер Фокс» и два автоклава. Электростанция, оснащенная тремя двигателями общей мощностью 63,5 л. с. и двумя генераторами, выработала 39 200 кВт·ч против прошлогодних 27 000. Из них больше всего (13 600 кВт·ч) израсходовали на бытовые нужды. Два грузовика Морлова за 1943 г. прошли 6 485 км и перевезли 945 т груза [31, л. 36—37].

Слабым звеном, как и на большинстве других предприятий АКО, оставалось подсобное сельскохозяйственное производство. Здесь систематически



наблюдался падеж скота. Заведующий сельхозфермой С. И. Слободчиков сообщил: «Кони на ферме истощены ввиду того, что их приходится кормить только сеном». В течение года были «ликвидированы» лошади Маруся, Нагань и Росси, быки Мишка и Алтай [29, л. 18; 31, л. 95].

В 1944 г. на ферме имелись лошади Роня, Вредный, Сокол, Тамара, Волна, коровы Марта, Юлька, Люська, Люстра. В результате «истощенного состояния поголовья крупного рогатого скота» весной 1944 г. забили двух коров и двух бычков, пали пять лошадей [33, л. 125; 41, л. 24].

И все-таки в 1943 г. Морлов впервые добился весьма существенных успехов. При плане заготовки рыбы-сырца в 36,1 тыс. ц он добыл 44,06 тыс. ц или 122 %. С заданием по выпуску пищевой продукции он справился на 120, по выпуску консервов — 118,8, по собачьему корму — на 511 %. Улучшился и ассортимент: больше выработали малосолевой и среднесолевой сельди, маринадов. Предприятие выполнило нормы по расходованию сырца на производство продукции, достигнув экономии в 56 ц, но перерасходовало 34 т соли.

Морлов завершил 1943 г. с убытком в сумме 545 тыс. руб. против планового 3 477 тыс. руб. Уменьшение потерь произошло за счет повышения сортности продукции, снижения ее себестоимости, перевыполнения выпуска продукции и получения сверхплановой прибыли по грузоперевозкам [29, л. 1—2]. Продукция в 1943 г. составила 12 362 тыс. руб. [31, л. 35].

Хотя управление АКО и признало работу Морлова удовлетворительной, результаты могли быть еще лучше. По словам главного инженера В. П. Борзова, основной объем судоремонта пришелся на конец года. Ремонтные ведомости составляла судоверфь, траулеры выходили из ремонта со многими недоделками, на устранение которых приходилось тратить дополнительные средства и время.

Это мнение поддерживал начальник службы эксплуатации А. Я. Думенко: «Основные убытки получены от частого ремонта флота. Убытки не зависят целиком от Морлова... Большая часть вины в этом падает на управление АКО. До тех пор, пока Морлов не будет заниматься флотом самостоятельно, убытки будут неизбежны (АКО заставляет возить грузы). Ведомости СРВ нами не проверяются... необходимо, чтобы наши работники по механической части и отдела кадров посещали суда при их приходе в порт, что даст возможность своевременно устранить неполадки по машинной части, вовремя уладить дело с визами и некомплектном кадров».

Улучшить можно было и снабжение судов. Так, старший помощник капитана траулера «Восток» Я. Я. Изаак жаловался, что снабженцы проявляют нерасторопность в обеспечении флота нужными материалами. Добыть же имевшееся тоже было трудно: склады находились в городе, а управление Морлова — на базе Моховой. «Судовым работникам, чтобы получить с го-

родского склада материалы, нужно бежать на Моховую, выписывать их, что отнимает много времени» [29, л. 18].

12 мая 1944 г. начальник АКО утвердил Морлову новый годовой план: «заготовка рыбы-сырца, тыс. ц: гослов — 53, скуп — 7,5, итого — 60,5... Выпуск готовой рыбной продукции... 48 208 ц... Выход консервной продукции... 146,5 туб., 2 000 ящиков... Численность работающих — 518... Фонд зарплаты 4 848,0 тыс. руб. Выработка в неизменных ценах на одного среднесписочного работника — 6 508 руб. Рост производительности труда по отношению отчета 1943 г. — 12,5 %» [42, л. 18].

В 1944 г. Морлов насчитывал шесть траулеров: «Дальневосточник», «Палтус», «Буревестник», «Восток», «Гага» и «Топорок». С января по октябрь 1944 г. они добыли 56 535 ц рыбы и морзверя, затратив на это 4 964 тыс. руб. Себестоимость 1 ц сырья составила, таким образом, 87,9 руб. За этот же период траулеры 5 910 судочасов занимались перевозкой грузов [33, л. 19, 27].

Общий улов в 1944 г. достиг 61 300 ц. Годовой план был выполнен на 101,3 %.

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

«Экипаж траулера “Топорок”, — радировали с промысла, — одержал крупную трудовую победу: 24 марта завершил выполнение годового плана вылова рыбы. Меньше чем за три месяца промысла в чрезвычайно трудных условиях зимы, в бурном Охотском море моряки выловили 13 тыс. ц рыбы. Полный горячей любви, беззаветной преданности матери-Родине, воодушевленный предстоящими победами героической Красной Армией, экипаж траулера успешно продолжает лов рыбы в фонд Верховного Главнокомандования Красной Армии» [43].

Отлично трудились и другие моряки. «В течение долгого времени среди тральщиков Морлова АКО рекорд по добыче оставался за командой тральщика “Гага”, выловившей за сутки 55 т рыбы. Это считалось большой производственной победой в траловом рыболовстве. Моряки тральщика “Восток” (капитан тов. Ленский, тралмейстер тов. Косяченко) решили перекрыть этот рекорд. Они долго готовились к этому. Выискивали новые банки, увеличивали число тралов. 31 марта им удалось одержать крупную производственную победу. В этот день команда тральщика выловила 120 т рыбы и установила новый трудовой рекорд. Моряки не останавливаются на достигнутом. Они

дали твердое слово добиться еще лучших результатов и этим помочь наступлению героической Красной Армии» [44].

Победоносное наступление на фронте и трудовые подвиги тыловиков «породили небывалый подъем среди моряков, рыбаков и рыбачек нашего коллектива на досрочное выполнение государственного плана 1944 г., всестороннюю поддержку Красной Армии в ее борьбе за наше правое дело».

На протяжении войны коллектив Морлова, несмотря на трудности, из года в год увеличивал темпы добычи и обработки рыбы, перевыполняя данные ему годовые задания. Добыча рыбы, тыс. ц, за 1942—1944 гг. показана в табл. 5.

Таблица 5

Год	План	Отчет	% выполнения
1942	32,4	33,2	103,1
1943	36,1	44,0	122,0
1944	60,5	61,3	101,3

В 1944 г. помимо рыбы добыли 1,766 тыс. ц морского зверя [41, л. 66].

Нарастанию темпов добычи способствовала самоотверженная работа экипажей зимой в условиях тяжелой метеообстановки и хорошая всесторонняя подготовка к промыслу. В результате траулер «Топорок» (капитан Неклюдов, тралмейстер Попов, старший механик Анкур) выловил 18 034 ц, выполнив план на 138 %, траулер «Гага» (капитан Иванов, тралмейстер Токарев, старший механик Мамонтов) при плане 9 000 поймал 11 950 ц, то есть 132,6 %.

Показатели работы флота за 1944 г. приведены в табл. 6.

Таблица 6

Время	План		Отчет	
	судосуток	в %	судосуток	в %
На лову	796	36	777	35
На грузоперевозках	860	39	1 007	45
Вне эксплуатации	540	25	412	20
Всего:	2 196	100	2 196	100

Как видно, флот использовался на промысле только 35 % времени. Перевыполнив план по добыче рыбы в кратчайший период времени и максимально сократив простои в ремонте, траулеры оказали неоценимые услуги ряду комбинатов по завозу соли, угля, консервной баночки, клепки, сигар с пиломатериалом и прочего. Недостатком, препятствующим получению еще более высоких результатов, являлись большие простои в ожидании бункеровки углем в Корфе и отсутствие возможности набора воды на комбинатах.

За год флот сэкономил семь тралов, 808,5 т угля, 13,6 т нефти и 3,7 т смазочного масла [33, л. 35].

Убытки от стихийных бедствий за 1944 г. составили 19 774 руб. 88 коп. Сюда вошли стоимость 120 ц камбалы, смывтой 26 февраля 1944 г. с палубы «Топорка», и расходы по укреплению береговой линии на базе Моховой

после сильного шторма. «Палтус» в 1944 г. трижды терпел аварии: 15 января в б. Ахомтен (ныне Русская), 22 февраля в Авачинской губе и 23 мая в районе Кичиги. «Гага» пострадала дважды, причем оба раза на ПСРВ: 25 января и 16 мая. В середине мая на рейде Кичигинского рыбокомбината не повезло и «Дальневосточнику». Общая сумма потерь от аварий составила 383 141 руб. 49 коп. [33, л. 61—62].

В 1945 г. в море работали только три траулера: «Буревестник», «Топорок» и «Палтус», но и они не были полностью использованы на лове, а большую часть времени занимались перевозками. «Гага», «Восток» и «Дальневосточник» ремонтировались.

18 января 1945 г. директор Морлова издал приказ № 4: «Учитывая важность работы одного траулера “Буревестник” на лове рыбы в 1945 г. и большого планового задания на этот год, приказываю: 1. Начальнику эксплуатации тов. Думенко А. Я. организовать свою работу с таким расчетом, чтобы траулер мог быстро возвращаться из порта на лов рыбы. Для этого необходимо следить за быстрой бункеровкой углем и водой, добываясь перед управлением АКО внеочередности, а также следить за быстрой разгрузкой рыбы в порту, о всех ненормальностях ставить меня немедленно в известность.

2. Начальнику кадров тов. Ключко Г. Я. по приходу судна в порт немедленно являться на борт последнего и по необходимости, согласно указаний капитана, делать перестановку или доукомплектование состава экипажа...

3. Начальнику снабжения тов. Ходаковскому особо следить за полной снабженностью материалов на р/т “Буревестник”, в первую очередь обеспечивая его спецодеждой и обувью по моему разрешению.

4. Групповому механику тов. Харкевич при наличии мелких неполадок с механизмами “Буревестника” немедленно устранять дефекты силами экипажа...

5. Учитывая отсутствие необходимого количества квалифицированных помощников тралмастеров, а также опыт работы прошлых лет, с 15 января с. г. устанавливаю на р/т “Буревестник” двухсменную траловую вахту, причем таковую должны нести тралмейстер тов. Алешкин и помощник тралмейстера тов. Кулинов...» [30, л. 77].

В течение четырех дней января 1945 г. в районе Озерной «Буревестник» под командованием капитана П. М. Иванова добыл 250 т рыбы. Самый большой улов — 91 т — пришелся на 14 января 1945 г.

Команда «Буревестника», «по-фронтовому проведя два рейса, обязалась в январе в честь победного наступления Красной Армии провести еще один рейс. Это обязательство с честью выполнено. Выйдя в третий раз на лов, члены экипажа за 34 часа добыли 220 т рыбы». Моряки заявили: «Увеличением добычи рыбы мы помогаем родным советским воинам. Пусть они беспощадно громят врага, еще стремительнее идут вперед к Берлину!» [45, 46].

Отлично трудились и моряки «Топорка». В беспокойном февральском море за короткое время они добыли 100 т камбалы. Экипаж решил перевыполнить рейсовое задание к годовщине создания Красной Армии на 15 %, сэкономить 15 т топлива и «честным трудом славить героических советских воинов».

Следует отметить, что наряду с проявлениями трудового энтузиазма, на судах, занимавшихся перевозкой грузов, наблюдались хищения и недостачи. О таких фактах сообщает заключение главной бухгалтерии АКО по итогам работы Морлова в 1945 г.

«При перевозке тральщиком “Восток” почты в Пенжино пропали принятые к перевозке посылки; на тральщике “Буревестник” был похищен командой ящик махорки, адресованной в Корф; на тральщике “Гага” пропал ящик обуви; были еще два случая пропажи из перевозимого груза обуви на тральщиках “Гага” и “Палтус”. При перевозке на тральщике “Дальневосточник” американских подарков в комбинаты восточного берега Камчатки все места с подарками были на судне вскрыты и из них расхищены различные вещи и т. д. Руководство Морлова относится к этому со странной снисходительностью и благодушием. Требование закона о взыскании с виновников недостач и хищений стоимости их в 12,5-кратном размере руководством Морлова игнорируется...»

«Несмотря на ряд категорических запрещений, до сих пор продолжается приписка в коносаментх разного рода примечаний, вроде: “Тара слабая, тазлука не держит”, “Вес по заявлению отправителя” и др. Указанные приписки создают безответственность и безнаказанность за недостачи и хищения перевозимых тральщиками грузов. Кроме того, частая смена ревизоров (вторых помощников капитана. — С. Г.) на судах Морлова также способствует безответственности и безнаказанности за сохранность вверенных им ценностей» [47, л. 2].

Руководители Морлова были склонны считать причиной подобных происшествий отвлечение промысловиков от основной деятельности на грузо-перевозки, порождавшее «недисциплинированность на траловом флоте».

Случались и преувеличения данных о добыче рыбы. «При сдаче тральщиком “Буревестник” рыбы Озерновскому комбинату количество рыбы было преувеличено на 148 ц. . . Широко практикуется запрещенная законом закупка разного рода ценностей у частных лиц, способствующая развитию хищений и спекуляции, что говорит за ненадежность планового производственно-технического снабжения Морлова» [47, л. 6].

1 мая 1945 г. благодарность по случаю «Международного праздника трудящихся — дня 1 Мая» получили «особо проявившие себя в работе по выполнению плана 1-го квартала 1945 г., показавшие образцы стахановского труда в дни победоносного завершения Отечественной войны с немецко-фашистскими разбойниками» моряки и работники управления. В их число вошли капитан Иванов, стармех Шурыгин, второй механик Андрущенко, ревизор Финашин,

третий помощник Миклашевич, тралмейстер Алешкин, радист Коптелов, за- сольщик Лысаков, матросы 1-го класса Можаяев, Фатеев, Николенко, кочегары Поздняков, Морозов, Сучков, матрос Морозов («Буревестник»), капитан Неклюдов, стармех Анкур, помполит Поленков, старпом Гладков, второй механик Маринин, ревизор Кошечев, тралмейстер Попов, третий помощник Салтыков, радист Бойко, боцман Тулапин («Топорок») и другие моряки [30, л. 55].

Весной 1945 г. директора Морлова Г. Я. Ермошкина отозвали с Камчатки в распоряжение Наркомрыбпрома СССР. Его обязанности исполнял А. Я. Думенко, затем его сменил вновь назначенный директор В. С. Кириллов.

В мае 1945 г. завершилась война в Европе. Страна постепенно переходила к мирной жизни. 30 июля 1945 г. Президиум Верховного Совета СССР своим указом восстановил с 1 января 1945 г. права работающих граждан на получение очередных и дополнительных отпусков. Руководство Морлова совместно с профсоюзной организацией к 1 сентября разработало график предоставления отпусков. Учитывая же значительный и хронический недостаток рабочих рук, при согласии сотрудников им предлагалось получить компенсацию за неиспользованные отпуска. 20 сентября 1945 г. было объявлено, что «по сообщению из Москвы, начиная с 1 августа с. г. вводятся льготы на Камчатке. Процентные надбавки начисляются в прежнем порядке. Дополнительный отпуск работникам с нормированным рабочим днем — 18 дней, с ненормированным — 30. Восстанавливаются заключенные трудовых договоров...» [30, л. 24, 13].

9 августа 1945 г. на территории Камчатской области было введено военное положение: началась советско-японская война. На следующий день директор Морлова, он же «командир второго дивизиона» А. Я. Думенко, распорядился организовать «унитарную команду НПВО в составе 46 чел. с шестью отделениями. Назначаю командиром тов. Голубова, его заместителем тов. Сытина П. У., зав. химическим имуществом тов. Фадеева И. В... Приказываю командирам отделений быть с 10 августа всегда в полной готовности. Для производства практических занятий устанавливаю два раза в неделю — вторник и четверг — по два часа». Персональная ответственность за соблюдение всех правил светомаскировки возлагалась на военного инспектора Игошина [30, л. 28, 30].

Моряки Морлова приняли непосредственное участие в боевых действиях: в августе 1945 г. «Буревестник» и «Дальневосточник» под командованием П. М. Иванова и К. К. Берга перебрасывали десант из Петропавловска на Курильские острова. Курильская десантная операция стала последним аккордом Второй мировой войны. Пять членов экипажа «Дальневосточника» получили боевые награды за отличие при доставке военных грузов и их своевременную разгрузку в сложных метеоусловиях. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района».

«Буревестник» в сентябре 1945 г. доставил с островов в Петропавловск трофейный груз, причем его количество оказалось меньшим, чем погруженное на островах [30, л. 11]. На отправку «Буревестника» и «Дальневосточника» на Курилы были затрачены 682 тыс. руб. [30, л. 52].

В начале сентября 1945 г. во Владивостоке завершилось строительство восьми деревянных рыболовецких сейнеров с двигателями мощностью по 150 л. с. («Трал», «Шкив», «Ваер», «Вертлюг», «Блок» и другие). Наблюдал за их постройкой инженер Н. А. Томашевский. Сейнеры передали Морлову и решили доставить в Петропавловск самым простым, но в то же время наиболее рискованным способом — буксировкой. Ее должен был выполнить пароход под командованием капитана Т. В. Войтенко. В конце сентября 1945 г. караван тронулся в путь через два моря и океан. Удачно завершившееся плавание стало результатом упорного труда капитанов сейнеров Соколова, Маликова, Вахтеева, механиков Сорокина, Щепкова, Флотова, матросов Гридина, Барашко, Саяпина [48].

Вскоре выяснилось, что сейнеры построены некачественно, приняты с недоделками. Расходы по переоборудованию судов в Петропавловске составили 259 тыс. руб., но приспособить их для работы в камчатских условиях не удалось, и вскоре они отправились обратно.

В октябре 1945 г. АКО было реорганизовано в «Камчатский государственный рыбопромышленный трест» (КГРТ). Теперь Морлов АКО стал именоваться «Управлением Морского рыболовства КГРТ» [30, л. 2]. Одним из первых распоряжений по новому управлению стал приказ № 53 от 6 октября 1945 г., признававший, что существовавшее доселе административное деление Морлова себя не оправдало. Управления Морлова и базы работали параллельно, начальники цехов базы по существу оказались лишены самостоятельности, так как их функции выполнял директор, при том что юридическую ответственность с них никто не снимал. Результатом этого стали ненормальные взаимоотношения между руководителями.

Отныне бухгалтерии рыбозавода и базы объединялись, холодильник подчинялся главному инженеру, электростанция, мехмастерские, кузница и маломерный флот — механику и капитану флота, коммерческий отдел — директору, строительный отдел — прорабу Морлова [30, л. 8].

План заготовки рыбы-сырца в количестве 40,0 тыс. ц в 1945 г. Морлов выполнил только на 86 % (34,5 тыс. ц). Срыв программы объяснялся тем, что траулеры большую часть года занимались грузоперевозками и в силу изношенности в прошлые годы стояли в ремонте, а также отвлекались на выполнение заданий воинского командования в период боевых действий между СССР и Японией, а также после них.

Так, «Буревестник» по плану должен был поймать 17 000 ц, фактически же выловил уже в первом полугодии 19 043 ц или 115 % задания. «Топорок»

вместо 10 000 ц в первом полугодии за два рейса добыл 6 177 ц или 62 % годового плана. «Палтус», которому следовало поймать 8 000 ц, на лов фактически не выходил. Если бы «Топорок» и «Палтус» были использованы на промысле, как «Буревестник», то план добычи рыбы был бы выполнен.

Готовой продукции выработали 22,9 тыс. ц при задании 33,5 тыс. ц, то есть 68 %. Перерасход сырца составил 1 403 ц, соли — 110 т. Себестоимость продукции выросла по сравнению с прошлым годом на 34 % и против плана 1945 г. на 9 %. «Морлов почти не использовал полезные отходы для переработки на пищевую и техническую продукцию; совершенно не перерабатывал молоки лососевых пород, головы и хвосты и даже тресковую печень».

Среднее число работников составило 460 чел., в том числе 278 рабочих основного производства. С учетом невыполнения плана по валовой продукции образовался перерасход зарплаты рабочих в сумме 491 тыс. руб.

В результате хозяйственной деятельности Морлов получил в 1945 г. убыток 1 842 тыс. руб. Его деятельность была оценена как неудовлетворительная.

Руководству предприятия для исправления допущенных ошибок следовало «немедленно передать следственным органам материалы о всех случаях недостач и хищениях грузов для привлечения виновных к ответственности», не производить смены ревизоров судов без оформления приемки и сдачи вверенных ценностей, ликвидировать простои траулеров в порту и обратить «самое серьезное внимание на повышение сортности выпускаемой продукции, а также совместно с технологическим отделом треста определить возможности обеспечения выпуска в 1946 г. новых деликатесных товаров для снабжения ими открываемого фирменного магазина» [47, л. 1—3].

Автотранспорт Морлова в 1945 г. включал семь автомашин: два грузовика ГАЗ-АА и пять «Студебеккеров». Четыре машины требовали капитального ремонта, в том числе оба «газика». Персонал гаража состоял из трех шоферов, слесарей не имелось. Действующие машины прошли 30 346 км. «Данные о перевезенных тоннах груза ничем не обоснованы, ибо работа машин производилась без оформления путевых листов. Запись всех данных производилась со слов шоферов».

Электростанция произвела 35 000 кВт·ч, израсходовав 45,4 т жидкого топлива при норме 12,4 т. Таким образом, электроэнергия стала в прямом смысле этого слова «золотой», так как значительная часть горючего завозилась в Петропавловск из США.

К 1 января 1946 г. Морлов располагал 2 033 кв. м жилой площади в домах «постоянного типа» и 442 кв. м — в бараках. За год был введен в эксплуатацию один дом площадью 51 кв. м, приобретенный за 30 тыс. руб. из средств правительственного фонда освоения Камчатки. Все жилье обеспечивалось электричеством, но не имело канализации и центрального отопления. В домах жили 427 (415 работающих), в бараках — 94 чел. Квартплаты с них за год



собрали 56 тыс. руб., само предприятие возместило еще 277 тыс. руб. Работники береговых служб могли помыться в бане вместимостью 20 чел.

Руководство АКО полагало, что, «учитывая исключительно тяжелое положение Морлова с жилфондом, полное отсутствие строительства... можно объяснить только отсутствием со стороны руководства Морлова заботы об увеличении жилфонда. Наглядным примером плохой работы может служить тот факт, что материалы, переданные в октябре месяце для постройки двадцатикомнатного дома, до сих пор не использованы, и дом не построен» [47, л. 12].

Никакого строительства более не производилось, за исключением бомбоубежища стоимостью 18 тыс. руб.

Сельхозферма вновь не выполнила план по растениеводству и заготовке кормов, в результате чего уже к зиме 1945—1946 гг. имевшийся скот в очередной раз оказался на «голодном пайке».

Условия, в которых находились работники на сельхозферме, хорошо иллюстрируются установленным им рационом питания. 16 июня 1945 г. датировано вот такое распоряжение: «Разрешаю израсходовать на котел 150—200 кг отобранного картофеля, не могущего быть использованным для посева в результате тщательной сортировки... За счет неиспользованной рыбы по лимиту дополнительного питания тралового флота в июне месяце выдать для питания рабочих на посевной 200 кг разнорыбицы мороженой пониженной сортности». Дополнительно ежедневно в распоряжение заведующего сельхозфермой сроком на семь дней выделялись 10 литров молока для выдачи рабочим, участвующим в посевной, в количестве не более четверти литра на человека [30, л. 39].

В феврале 1945 г. в Петропавловске прошла первая в истории Камчатки техническая конференция работников рыбной промышленности. Война близилась к завершению, рыбная промышленность нуждалась в объективной оценке пути, который она прошла в тяжелейший военный период, и определении основных направлений развития на ближайшие годы. Значительная часть конференции была посвящена анализу накопленного опыта работы Морлова.

Одним из главных вопросов, поднятых здесь, было повышение качества продукции. Основную массу улова траулеров составляла камбала. Наиболее высокое качество она имела в свежем, охлажденном и мороженом виде. Ввиду отсутствия достаточного количества морозильных мощностей и рефрижераторных судов, АКО производило ее преимущественно в соленом виде.

«Сохранности добытой траловым флотом рыбы должного внимания не уделяется. Добытая рыба без промывки направляется прямо в трюм, что снижает ее качество. Указания управления треста о проведении мероприятий на траулерах по надлежащей обработке и сохранению добытого сырца зачастую не выполняются. Более того, ни руководство Морлова, ни командо-

вание траулерами не принимают никаких мер для того, чтобы комбинаты принимали с желанием рыбу с траулеров для обработки...» [47, л. 1].

Еще в 1944 г. вышло предписание «запретить посол нешкереной и необезглавленной камбалы и нешкереной наваги, кроме рыбы, передаваемой комбинатам. Всемерно использовать в производстве, особенно на траулерах, при транспортировке рыбы лед для повышения качества продукции» [41, л. 3], но значительного эффекта оно не возымело.

Отсутствие возможности охлаждать рыбу приводило к тому, что при сдаче на комбинаты, особенно в случае разнообразных задержек в море и на берегу, она имела низкую сортность. В практику вошла сдача рыбы «третьим сортом». Добротную продукцию из нее получить было нельзя.

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

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

Попыткой дать новые указания по обработке улова стал приказ начальника АКО № 2 от 2 января 1944 г. Этот документ предписывал мыть камбалу и обваливать ее солью до спуска в трюм. Камбалу длиной более 20 см следовало обезглавливать путем косоного надреза головы, удалять внутренности, промывать и направлять тушку в посол. Часть последних уловов разрешалось сдавать на берег в охлажденном виде. Но и эти меры не могли дать хороших результатов.

Переломить ситуацию можно было лишь в случае реализации следующих мероприятий:

- организации снабжения траулеров всем необходимым на одном из комбинатов западного побережья, дабы избежать лишних заходов в Петропавловск;
- пересмотра штата команд, включения в них рыбообработчиков;
- изменения системы заработной платы;

- проведения опытных работ по разделке и обработке рыбы на борту судов, разработки соответствующих инструкций;
- внедрения круглогодичного снабжения судов льдом;
- запрещения укладки рыбы в трюмы навалом без мойки;
- организацией выгрузки улова из трюмов при помощи ящиков, с непосредственной подачей его на берег в обработку для сокращения лишних перевозок и сохранения рыбы.

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

Производственному отделу АКО предписывалось в путину 1945 г. провести опытные работы на траулерах по разделке и обработке камбалы, разработать инструкции и снабдить ими Морлов и рыбокомбинаты. Отныне устанавливался «единый вид разделки для камбалы: удаление головы производить косым срезом с удалением части брюшка» [49, с. 209—211].

Решить задачу повышения качества продукции удалось позднее, когда на промысловых судах получил широкое распространение новый способ обработки сырца путем его замораживания.

## ОЗЕРНОВСКИЙ РЫБОКОМБИНАТ

Первое поселение рыбаков в районе реки Озерной появилось еще в 1907 г. В 1914 г. здесь заработал частный рыбоконсервный завод (РКЗ) С. Грушецкого. В 1928 г. АКО приняло озерновские промыслы Дальгосрыбтреста, и в этом же сезоне оно построило здесь свой третий РКЗ. В 1933 г. АКО получило от частной фирмы «Бр. Люри» Нижнеозерскую группу участков, где имелся еще один завод. В 1938 г. из состава комбината выделился Опалинский рыбозавод.

В 1940 г. Озерновский рыбокомбинат возглавляли директор И. Е. Ассоров и главный инженер Н. А. Огреба. Предприятие снабжалось рыбой, добытой «гословом», то есть собственными силами, и «скупом» — уловом близлежащих колхозов, приобретенным по фиксированным ценам.

Гословом занимались девять неводных и три краболовных конвенционных участка, находившихся в арендном пользовании комбината. Неводные участки № 859, 863, 864, 868, 872—876 находились на расстоянии от 5 до 16,5 км

к югу и северу от устья р. Озерной, краболовные № 139—141 располагались в районе р. Явино, у базы рыбозавода № 2 и в районе мыса Сивучьего.

23 апреля 1940 г. управление АКО утвердило комбинату план выпуска готовой продукции на 1940 г. Он предусматривал заготовку 62 500 ц лососей (31 500 гословом и 31 000 скупом). Помимо лосося, с конца 1930-х гг. камчатские комбинаты начали постепенно осваивать вылов белорыбицы. Поэтому предусматривался вылов 86 500 ц сельди, наваги, частика и трески, причем на долю гослова должно было прийти 46 000, на скуп — 37 500 ц. Еще 3 000 ц следовало принять от траулеров Морлова. Ожидался выпуск 70 000 ящ. консервов и 42 923 ц продукции [50, л. 56, 119, 120].

В 1940 г. Камчатская станция ВНИРО, озабоченная уменьшением численности озерновской нерки, решила организовать на р. Озерной рыбоводно-биологическую станцию «в целях выявления необходимых мероприятий по повышению урожайности красной рыбы». За помощью ученые обратились к руководству АКО. 26 января 1941 г. оно распорядилось Озерновскому комбинату передать сруб двухквартирного дома и «оказать станции ВНИРО всемерное содействие». Из правительственного фонда освоения Камчатки ученым выделялись 86 тыс. руб., в том числе 30 тыс. на постройку учетной плотины и 20 тыс. на приобретение транспорта [51, л. 65].

План заготовки рыбы-сырца комбинат в 1940 г. выполнил на 100,9 %, но «дал значительно худший ассортимент сырца против предусмотренного планом». С заданием по выпуску продукции справились на 107,7 % и в результате повышенной сортности товаров получили 1 185 тыс. руб. сверхплановой прибыли. Себестоимость продукции снизилась на 0,4 %. С учетом этого, хозяйственная деятельность комбината в 1940 г. признавалась удовлетворительной [52, л. 1], за исключением капитального строительства: оно было провалено «по всем источникам финансирования». Так, постройка «печей огневой сушки» рыбы и не начиналась...

В военную путину 1941 г. главное богатство Озерной — нерка — шла слабо. Но большой подход горбуши дал комбинату возможность полностью перекрыть недолов нерки. Поймать можно было бы и больше, но недостаток рабочих рук в период рунного хода горбуши заставлял снимать ловцов с неводов и использовать их на обработке рыбы. На основании телеграммы начальника АКО директор комбината распорядился: «Директору рыбозавода № 1 тов. Климовичу, РКЗ № 53 тов. Аверьянову... предлагаю в случае недостатка красной (нерки. — С. Г.) для полной загрузки консервных заводов пускать на выработку консервов горбушу. Предупреждаю: заводы должны работать полной мощностью» [53, л. 34].

Ловили и селедку, но план ее заготовки был выполнен всего лишь на 60 % из-за позднего выставления неводов.

Выполнив план выпуска готовой продукции в натуральном выражении на 131,1 %, комбинат выдал «худший» ассортимент: только 78,8 % консервов и лишь 40,2 % мороженой рыбы. Основной объем продукции составила соленая рыба, причем заготовленная самым низкокачественным способом — сухим стоповым посолом, в плане отсутствовавшем. Последнее объяснялось нехваткой посольной емкости.

В военное время, когда проблема обеспечения страны продовольствием приобрела особую остроту, значительное внимание уделялось более полной переработке улова в пищевую продукцию. Так, впервые было обращено внимание на возможность посола лососевых голов и молок, ранее полностью уходивших в отходы. Однако задание по их выпуску выполнить не удалось, что, по мнению руководства АКО, свидетельствовало «об отсутствии борьбы со стороны руководителей комбината за полное использование отходов».

Консервов изготовили 55 177 ящ. вместо 70 000 по плану. На долю РКЗ № 53 пришлось 45 258 ящ., РКЗ № 54 выпустил 9 919 ящ. Еще 295 ящ. сделали из головок и хвостов [52, л. 30, 32].

Работавший первый сезон холодильник рыбокомбината заморозил 1 998 вместо плановых 4 970 ц. На нем отсутствовал гидротранспортер, доставлявший улов с пристани. Из-за этого время, уходившее на загрузку морозилки, вместо проектных двух часов удлинялось до пяти. Рыбу с пристани возили автомашинами. Помимо потери времени, связанной с излишними перевалками, это отрицательно отражалось на качестве продукции.

В путину 1941 г. действовали шесть ставных неводов. Расположенный на участке № 863 предназначался для ловли лосося, остальные добывали и лосось, и сельдь. К постановке селедочных неводов вместо 1 мая приступили лишь 13-го, и завершили ее только 21 июня. Причиной опоздания стала штормовая погода, не позволявшая выходить в море. К тому же не хватало катеров и кунгасов. Часть их занималась разгрузкой пароходов, которую тоже тормозила непогода. Материалы для изготовления невода на участке № 863 прибыли с опозданием.

При переходе с промысла селетки на лосось лов не прекращался, так как у неводов заменялись только ловушки. В течение путины непогода не беспокоила, поэтому крылья неводов простояли без замены весь сезон. Неводы начали снимать 28 августа и закончили 18 октября. Продолжительное снятие вновь было вызвано начавшимися штормами, а также частыми перебросками бригад ловцов теперь уже на погрузку пароходов новой продукцией. Последний пароход отправили в начале октября 1941 г.

Лучший невод работал на участке № 863 под руководством бригадира Петрова. Он выполнил годовой план на 134,4 % [52, л. 24].

Кроме собственного лова, комбинат скупал рыбу у колхозов «Красный труженик», находившегося на противоположном (к северу от комбината)

берегу р. Озерной, и «Труженик», располагавшегося в 48 км от центральной базы, а также других хозяйств. «Красный труженик» сдал 39 174 вместо ожидаемых 28 100 ц, «Труженик» — 4 188 вместо 4 400 ц, прочие колхозы — 2 270 ц. Больше всего в их уловах попало горбуши — 50 207 ц [52, л. 21—25].

Плановая численность работников комбината в 1941 г. устанавливалась в 1 750, но фактически трудились 1 127 чел., то есть 64,4 % от потребности. Такая существенная нехватка рабочих рук особенно сказалась в период рунного хода лосося. Вне Камчатки следовало завербовать 550 чел. В действительности их «завезли» 466 чел., то есть 84,7 % от необходимого. Установленная норма соотношения прибывавших работников и сопровождавших их иждивенцев обычно составляла 28 %, в то время как фактическое соотношение выразилось в 93,6 %. Этим комбинат был поставлен в крайне тяжелое положение, так как не располагал достаточным количеством жилья. Многие из прибывших рабочих в течение всей путины ютились с семьями в помещениях клуба и парткабинета.

Особенно не хватало опытного персонала. «Исключительно острый кризис комбинат испытывал в квалифицированных бондарях, которых вместо 10 чел. по заявке прибыло 8 чел., из которых два бондаря вскоре после их приезда были осуждены и вывезены за хулиганство, два “бондаря” оказались плотниками, а один “бондарь” пекарем (ныне работающий в пекарне). Остальные три человека были оставлены в бондарной, но из-за низкой их квалификации на самостоятельной работе они не работали и были на положении учеников» [52, л. 38—39].

Валовая выработка одного рабочего в неизменных ценах 1926 г. составила 7 127 руб., превысив плановую на 19,1 %, его заработная плата составила 7 977 руб. Последняя могла быть и выше, но значительное невыполнение плана заготовки сырца гословом привело к неиспользованию фонда заработной платы ловцов, то есть наиболее высокооплачиваемой категории рабочих, что и снизило размер заработка на одного человека в среднем [52, л. 6—9].

Определенным подспорьем для работников комбината в тяжелый военный период являлось собственное сельскохозяйственное производство, несколько разнообразившее скудный и жестко нормированный пищевой рацион военного времени.

Сельхозферма размещалась на противоположном берегу р. Озерной на расстоянии 12 км от центральной базы. С 27 мая по 7 июня 1941 г. здесь засеяли 68,16 га. Поздний и затянувшийся посев объяснялся исключительно длительной и снежной зимой: работы шли по мере вытаивания земли. Навоза под посевы внесли около 15 т вместо требовавшихся 100. «Из посаженных 68,16 га культур 35,3 га были списаны. В первом случае списание производилось из-за отсутствия признаков урожайности, так как под убогими кустиками картофеля ничего не оказалось, а во втором — часть всходов была пора-

жена, или не было вообще ничего... Уборка производилась клочками, оазисами. Всего собрано 1 023 ц вместо 7 375 по плану». Весь собранный картофель в количестве 602 ц в пищу не пошел, а был забронирован на следующий сезон как семенной фонд.

Крупного рогатого скота в хозяйстве комбината на 1 января 1942 г. имелось в наличии 129 голов, приплод за 1941 г. выразился в 40 животных, было забито 26 коров и быков. Свиной насчитывалось 126 шт., приплод составил 468 поросят, причем 212 из них пали из-за отсутствия «отепленного» свиноматочника: «Станки для свиной соприкасаются непосредственно с холодными каменными стенами, что явно недопустимо и является одним из факторов заболевания и падежа».

Территория фермы регулярно затапливалась грунтовыми водами. «Вследствие невывоза навоза в летнее время, ферма вся находится в навозной жиже. Навозное болото с камнями, непроезжими дорогами не дают возможность вывезти летом навоз».

На центральном участке ферма располагала каменным скотным двором площадью 530 кв. м с кровлей из снопов, вмещавшим 46 голов. На участке Второго ключа имелся деревянный скотный двор площадью 320 кв. м на 60 голов. Здесь же располагалась конюшня «земляного типа на столбах... на шесть голов. Кровля соломенная». На центральном участке комбината имелся свиноводник на 30 свиноматок. «Стены капитальные. Потолочные балки установлены на каменных стенах и находятся в 1,5 м от пола». Еще один деревянный свиноводник на центральном участке «размером 16 на 8 м, типа барака, сделан из клепки. Без потолка. Крыша рубероидная, процент годности 50 %...» [52, л. 59—64].

С началом войны, в связи с усложнением поставки многих предметов снабжения и материалов, большое внимание уделялось изысканию их заменителей на местах. Вот характерный приказ директора комбината от 11 сентября 1941 г.:

«§ 1. Для полного обеспечения постановки неводов в путину 1942 года, обеспечения производственно-хозяйственных потребностей баз и рыбоконсервных заводов в соломенных рогожах, ниже сего устанавливаю на осенне-зимний период план заготовок технического сена, тканья мат и пошивки из них якорных мешков...

§ 2. Обязываю директоров баз немедленно организовать заготовки технического сена, для чего подобрать сенокосные участки в наиболее удобных местах заготовки и переброски к месту производства, создать бригады косцов и обеспечить последние необходимым инвентарем, и, в случае необходимости, палатками.

§ 3. Предупреждаю директоров баз, что завоза на путину 1942 мочальных рогож и кулей не будет, поэтому дело заготовок технического сена и изготовление рогож и кулей на месте приобретает исключительно важное значение.

§ 4. В целях недопущения потерь при доставке технического сена, заготовленного базой № 2, к месту производства, обязываю начальника коммунального хозяйства обеспечить базу № 2 необходимым количеством транспортных единиц.

§ 5. Для учета и контроля выполнения плана заготовок технического сена устанавливаю 5-ти дневную отчетность... Первая сводка представляется 16 сентября» [53, л. 39].

25 сентября 1941 г. на «объекте Озерновский рыбокомбинат» была введена светомаскировка [53, л. 40].

В 1942 г. комбинат заготовил 66 376 ц сырца, в том числе 28 489 гословом и 38 384 скупом, выполнив план только на 83,6 %. Лосося поймали достаточно при резком недолове сельди (всего 14,9 %), что и стало причиной невыполнения плана добычи в целом. Подход сельди в 1942 г. был исключительно слабым, а ведь эта одна из наиболее массовых рыб не раз спасала население нашей страны в бурном двадцатом веке. Недолов можно было перекрыть заготовкой частика, как это категорически предписывали областные партийные и советские органы и управление АКО, но комбинат «этому делу внимания не уделил и вовремя на этот лов не переключился».

Выпуск готовой продукции в 1942 г. составил: по консервам 95 120 при плане 86 000 ящ.; по пищевой 14 434 при плане 28 191 ц; по непищевой 4 487 при плане 3 544 ц. Поставленная задача по освоению выпуска «рыбных концентратов» оказалась сорванной, их произвели только 17,3 % к плану (121 ц вместо 700). Вышестоящие органы по-прежнему требовали всемерно увеличивать выпуск продовольствия. В дело следовало пустить те части лосося, которые раньше считались отходами, в том числе молоки. Но установленный план по выработке молока в количестве 222 ц опять «совершенно не выполнялся» [54, л. 1].

Себестоимость одного центнера продукции оказалась, в основном, превышена. Так, мороженный лосось обходился в 372 руб. 23 коп. вместо плановых 212 руб. 62 коп., крепкосолёная сельдь — соответственно, 688 руб. 78 коп. и 403 руб. 02 коп., рыбная крупа — 3 958 руб. 70 коп. и 1 417 коп. 94 коп., собачий корм 151 руб. 06 коп. и 67 руб. 96 коп. Только треска-клипфиск оказалась дешевле ожидаемой: 657 руб. 78 коп. вместо 711 руб. 74 коп.

Сельскохозяйственная ферма в этом году сработала плохо, резко недополнив планы по всем показателям. Валовый сбор культур оказался вдвое ниже расчетного, план надоя выполнен на 76,5 %, составив 68 862 л, приплод крупного рогатого скота и свиней тоже оказался гораздо меньше ожидаемого. Все это привело к чрезвычайно высокой себестоимости продукции и резкому увеличению убытков по сельхозферме. Вместо планового убытка в 30 тыс. руб. он составил 390 тыс. [54, л. 2].

«Учитывая провал плана заготовки рыбы-сырца и выпуска рыбопродукции, большой перерасход сырца, резкое невыполнение плана капитально-



го строительства и, в особенности, срыв жилищного строительства, исключительно плохую работу сельхозфермы, а также целый ряд фактов преступной бесхозяйственности, нарушения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 10-го февраля 1941 г., нарушений сметно-финансовой дисциплины и путаницы в учете труда, в результате которой были допущены несвоевременная выплата зарплаты, огромные обчеты рабочих... — хозяйственную и финансовую деятельность Озерновского комбината, возглавляемого директором Ассоровым, признать неудовлетворительной» [54, л. 5].

Последовали и «оргвыводы». Директора, «как не справившегося с работой», управление АКО предлагало перевести «на меньший рыбокомбинат, поставив перед Наркоматом вопрос о санкционировании этого решения». Главного бухгалтера комбината Г. П. Ламанского сняли с работы, понизили в должность и перевели на другое предприятие АКО. Снят был и директор РКЗ № 53 С. С. Аверьянов. Ему вменялись в вину «отсутствие табельного учета явки и ухода с работы на заводе... необеспечение завода, в связи с чем в табелях и нарядах за август 1942 г. были допущены многочисленные пропуски нарядов и одновременно повторная выписка нарядов, из которых отдельные наряды были выписаны самим Аверьяновым... механическое визиrowание нарядов, за вычеркивание рабочих часов... неиспользование для упорядочения учета отработанного времени счетных и учетных работников конторы комбината, привлеченных в путинное время для промработы на заводе». Аверьянов получил строгий выговор с предупреждением и был переведен на низшую должность [54, л. 5].

И. Е. Ассоров оставался директором комбината до апреля 1943 г., когда его сменил Н. А. Огреба. В июне 1943 г. главным инженером стал А. К. Евдокимов. 18 июня 1943 г. Г. П. Ламанского заменил Н. М. Мигун.

В 1942 г. при потребности в 1 102 чел., в том числе 730 рабочих основного производства, на комбинате трудились 1 054 чел.: 649 рабочих, 18 учеников, 41 инженер и техник, 58 служащих, 288 чел. обслуживающего персонала. Их средняя зарплата за год составила, соответственно, 5 863, 2 390, 17 806, 9 400, 6 000 и 5 558 руб. [54, л. 9].

В ноябре 1942 г. комбинат получил 25 срубов жилых домов. Это должно было существенно облегчить имевшийся «большой жилищный кризис». Автопарк комбината в 1942 г. включал три машины марки ЗИС и одну ГАЗ-АА [54, л. 15, 53].

В 1943 г. Озерновский рыбокомбинат включал [55, л. 31]:

- РКЗ № 53 на центральной базе, директор Изгородин;
- РКЗ № 54 на рыбозаводе № 3;
- рыбозавод № 1 Кошегочек в 30 км от центральной базы;
- рыбозавод № 2 на центральной базе, директор Пермяков;
- рыбозавод № 3 в 6 км от центральной базы;

- холодильник на центральной базе;
- жилищно-коммунальное хозяйство, начальник Ефимов;
- сельхозферму из двух участков;
- отдел капитального строительства.

В 1943 г. комбинат заготовил 102 565 ц сырца, выполнив задание на 141 % в количестве 102 565 ц. Пищевой продукции предприятие произвело на 33 % больше плана, консервов — на 40 %, непищевой продукции — более чем в три раза (308 %). Консервов выработали 111 686 вместо плановых 80 000 ящ. Себестоимость продукции снизилась против плана на 3,025 млн руб. или на 13,8 % и на 3,497 млн руб. (на 15,9 %) по сравнению с показателями прошлого 1942 г.

А вот сельхозферма вновь закончила год с плачевными итогами. Посадили 78,3 га. Урожай с гектара составил, ц.: картофель — 45, капуста — 77. План «по урожайности» оказался провален. Это стало причиной резкого повышения себестоимости растениеводства. На ферме имелись 129 коров, 80 свиней (вместо 260 плановых) и 73 лошади.

В итоге хозяйственная деятельность рыбокомбината в 1943 г. была признана удовлетворительной [55, л. 1—4].

В путину 1943 г. комбинат должен был эксплуатировать шесть ставных неводов для лова сельди и лосося. Два из них намеревались оборудовать двойными селедочными ловушками. Средняя длина снастей составила 1 558 м. Из-за недостатка материалов не действовал невод на участке № 859. Вместо него на берегу РЗ № 3 установил «коротыш», оказавшийся весьма эффективным не только в лове горбуши, но и нерки.

Постановка неводов ввиду плохой погоды затянулась: вместо 11 мая ее завершили 23 июня, то есть на 43 дня позже. Ставные невода в общей сложности проработали на лове 403 дня (вместо ожидавшихся 544). Кроме них ловили четырьмя закидными неводами, 36 лососевыми сетками и тремя вентерями.

Первые 6 ц сельди поймали 20 мая, после чего с 21 июня по 30 июня она шла с большими перебоями. Средний дневной улов составлял 126 ц, последний день лова сельди пришелся на 8 августа, когда ее добыли 5,2 ц.

Количество сельди, добывавшейся на участках комбината, ежегодно снижалось. Если в путину 1943 г. ее поймали 2 341 ц вместо 4 000 плановых, то в предшествующие годы добыча составила: 1937 г. — 16 267, 1938 г. — 12 603, 1939 г. — 10 523, 1940 г. — 13 424, 1941 г. — 5 440, 1942 г. — 2 299 ц.

Первые 2,5 ц нерки поймали 25 июня. Тогда же пошла горбуша. Массовый лов нерки начался 4 августа. В этот день ее добыли 1 345 ц. Завершился лов 19 августа, когда поймали 54 ц.

Колхозы сдали комбинату 56 753 ц своего улова [55, л. 16—17].

Несмотря на выполнение плана вылова, имелись резервы для его наращивания. Сопоставление уловов советских и соседних японских конвенцион-

ных участков, произведенное учеными Камчатской станции ВНИРО, показывало, что у японцев они были в несколько раз выше. Уловы нерки на один невод в районе Озерновского рыбокомбината показаны в табл. 7, тыс. ц.

Таблица 7

Годы	Советские неводы	Японские неводы
За 10 лет (1929—1938 гг.)	69,5	189,3
1941 г.	20,7	140,5
1942 г.	32,0	169,0
То же горбуша в 1942 г.	74,0	232,0

Как видно, различие в уловах нерки достигало 678, а горбуши — 314 % [55а, л. 217]. Подобная разница не объяснялась природными условиями, так как они были одинаковы. Причина заключалась в организационно-технической стороне, хотя последняя советским специалистам была неизвестна.

3 апреля 1943 г. директор Камчатской станции ВНИРО И. И. Лагунов, обращаясь к секретарю обкома ВКП(б) К. Н. Кулаженко, высказывал предположение, что японцы располагали неводами более совершенной конструкции и успешно сочетали работу неводов и береговых участков. Японский опыт требовал серьезного изучения. Такая возможность представилась советским специалистам только в августе и сентябре 1945 г. ...

В 1943 г. на комбинате трудились 630 рабочих, 20 учеников, 41 инженер и техник, 53 служащих и 45 обслуживающих. Их средняя годовая заработная плата составила 6 588, 2 300, 17 927, 9 434 и 5 778 руб. соответственно.

Недостаток в рабочей силе в эту путину был незначителен. К ее началу комбинат располагал 946 рабочими (527 мужчин и 419 женщин). Недоставало 32 мужчин. Нехватку женских рук частично покрыли за счет 170 домохозяйек. В работах участвовали 110 подростков-школьников. Но, учитывая перевыполнение плана по добыче и обработке, а также крайне примитивную оснащенность транспортирующим рыбу оборудованием (так, на РЗ № 2 отсутствовал гидравлический транспортер), недостаток людей все же ощущался. Пришлось «мобилизовать» сотрудников бухгалтерии, планового и других отделов. В целом обеспеченность рабочей силой составляла: мужчин 96,1, женщин и подростков — 104,7 % [55, л. 25].

В путину 1943 г. отлично показали себя множество тружеников-озерновцев. Вот лишь несколько примеров. Укладчицу рыбы А. Кабунову руководство комбината премировало пять раз. Ее сестра комсомолка-стахановка Е. Кабунова, широко известная на Камчатке, за время работы бригадиром рыбосушильного и засольного цехов получила восемь премий и была награждена знаком «Отличник Наркомрыбпрома». Хорошо трудились и их сестры — Ксения, Мария и Анна. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 августа 1943 г. Е. Кабунова была награждена медалью «За трудовое отличие» [57, с. 33, 35].

Трудовой энтузиазм рыбообработчиков нередко сдерживался плохой организацией производства. К началу путины на РКЗ № 53 не оказалось качественной соли. С первых же дней работы завода потребовалось ее сортировать и размельчать, чем ежедневно по двенадцать и более часов в сутки в течение длительного периода занимались 23—24 чел. В итоге «в разгар путины на ветер была брошена рабочая сила для работы, которая могла быть выполнена раньше». Соль подносили к чанам и штабелям вручную. Такая доставка соли, да и рыбы не обеспечивали бесперебойной работы посольных бригад.

Практика предыдущих лет подтвердилась и в эту путину: посольные бригады выполняли норму на 60—90 %, редко достигая 100 %. В это же время на других видах работ те же люди вырабатывали до 200 %. «Следовательно, этот участок работы остался не изученным». Местные управленцы полагали, что на невыполнение «влияние оказывают неудобные четырехместные столы. В результате — отсутствие стимула повышения производительности».

На РЗ № 2 отсутствовал гидравлический транспортер для подачи разделанного сырца от разделочной площадки к засольным чанам. Рыбу доставляли носилками. Для этого в течение всей путины трудились 10—12 мужчин «за счет оголения других цехов».

На РКЗ № 54 «узким местом» стал рыборазделочный станок ЖК, так называемый «железный китаец». Его производительность была существенно ниже остального оборудования. Особенно это становилось заметно на обработке самой массовой рыбы — горбуши.

Еще одним «узким местом», как на РКЗ № 53, так и на РКЗ № 54, являлось отсутствие закрытых охладительных площадок для консервов. Остывавшие банки мокли под дождем, их протирка требовала массы людей, которых взамен этого можно было бы занять обработкой рыбы. «Помимо лишней работы, этот фактор влиял и на качество консервов, увеличивая технический брак, так как отсутствие возможности хорошо протереть (насухо) банки мешочной (грубой) обтиркой приводило к проржавлению некоторой части банок. Имело бы большой эффект, если поступившие два сборных американских склада, один установить на РКЗ № 54, с использованием помещения старого склада под охладительную площадку, а второй — на РКЗ № 53».

При нормальной работе линий на РКЗ № 53 при часовой производительности выше 300 ящ. перед автоклавами скапливались тележки с банками. Требовался еще один автоклав, иначе следовало либо уменьшить интенсивность работы линии, либо пойти на нарушение технологической инструкции, не предусматривавшей столь долгого ожидания стерилизации.

Сортность продукции из лосося и камбалы уступала плановой. Одной из причин этого стало то, что добытую рыбу не успевали обрабатывать: «лов опережал обработку», на приемных и разделочных площадках образовывались завалы сырца, качество которого при хранении резко ухудшалось.

«Второй момент, повлиявший на снижение сортности — безграмотность и нежелание работать мастера-засольщика базы № 3 т. Егорова. Ни инструктаж, ни постоянное наблюдение и контроль за его работой не могли возместить его безответственное отношение к работе. Из-за его халатности были случаи снижения сортности целых вагонов готовой продукции, значительные переделки, исключительно по его халатности. При посоле принятой в начале 1943 г. с тральщиков камбалы, было дано ненормальное количество соли. . . этот факт, обнаруженный вновь назначенным в марте 1943 г. начальником обработки т. Аверьяновым был до некоторой степени ликвидирован, хотя он и не повел к окончательной порче, но снизил качество до третьих сортов.

Третий момент, снизивший качество по соленому гольцу — отсутствие засольщика на базе № 1. Посол гольца зимой и весной 43 года там производился совершенно неизвестными с этим делом людьми. . .» [56, л. 29].

«В путину 43 г., как и в предшествовавшие годы, рунный ход рыбы застал руководство комбината, заводов и мастеров “врасплох”. Припухшие, без сна и отдыха, растерянные лица и глаза в период путины наглядно иллюстрировали беспомощность директоров и мастеров рыбозаводов и РКЗ. Обычное явление — бесцельное хождение из одного места работы к другому. Ни дельных указаний, ни распорядительности. Мастер не замечает неправильного посола, не следит за расходом соли, за качеством сырца. Директоры рыбозаводов и РКЗ, в большинстве не занимаются производством, так как в течение дня несколько раз к ним обращаются за сведениями о выполнении плана “толкачи” от района, области, директора комбината, главного инженера, редакция местной газеты и т. д. После этого становится понятным недоумение директоров заводов, когда к ним обращается бухгалтерия и плановый отдел за сведениями об остатках продукции. В этих случаях директора отвечают, что подобные сведения даны “сотни” раз, — некогда, надо работать.

Главного инженера на комбинате не чувствуется. Большая часть его дня загружена дублированием работы директора. Строительство, капитальный ремонт, рацпредложения, усовершенствования и вообще организация производства, а также техника безопасности, по-видимому, его не интересуют. . .

С сожалением приходится констатировать прискорбный факт: директор уверен, что работникам бухгалтерии и планового отдела нечего делать. Это поддерживается директором РКЗ Изгородиным и др., а поэтому на всякие прорывы в производстве используются только работники этих отделов, а в этих условиях работа последних — немислима.

Недостаточно ведется борьба с воровством и злоупотреблениями. Приводятся несколько актов, например: за разными подотчетными лицами числится более 8 000 мешков. Однако этих мешков нет. При разгрузке соли с п/х “Щорс”

200 т было сдано под расписку уполномоченному по разгрузке 1 500 шт. мешков. Через день, то есть к концу разгрузки, осталось мешков не больше 300 шт.

Шофер Смычков полную машину рыбы свалил в свою яму, для своих собак, он избежал суда с уходом в армию» [55, л. 29—30]

Комбинатский холодильник заработал 28 июня и действовал по 31 декабря 1943 г., после чего из-за отсутствия угля остановился. Он заморозил 3 782,1 ц рыбы, в том числе 3 329 ц нерки [55, л. 27].

Использовавшийся для сохранения рыбы лед на комбинате применялся «в большинстве случаев только под нажимом со стороны начальника обработки и директора комбината». На будущий 1944 г. места для его заготовки отвели рядом с приемными и разделочными площадками. В предыдущие сезоны его приходилось переносить на расстояние до 100 м [55, л. 29].

Предприятие продолжало строиться, но работы шли медленно. Несмотря на неоднократные указания НКРП и начальника АКО, американские металлические склады, привезенные в июне 1943 г., до конца года не собрали. Сооружение коптильного цеха, которое намеревались начать еще в 1940 г., было законсервировано, хотя имелось указание вышестоящих органов достроить его в качестве засольного. Не были сданы и три четырехквартирных дома, привезенные с Сахалина в виде срубов в 1940 г.

Имелись еще 25 двухквартирных срубов, доставленные в 1942 г., но ни один из них так и не собрали. В целях экономии дефицитных стройматериалов отдельные срубы решили «спарить», но ввиду медленной сборки они портились, а «получение материалов в виде экономии от укрупненной сборки» задерживалось [55, л. 12].

Путина следующего 1944 г. оказалась неудачной: план был выполнен на 85,5 %. Сырца удалось заготовить 83 777 ц, в том числе гословом 37 086 и скупом 46 691 ц. Пищевой продукции комбинат выпустил 21 744 ц или 55,9 % задания, консервов 106 832 ящ. против плана 115 000 ящ. или 92,9 %. Зато непищевой продукции приготовили вдвое больше, правда при этом на тук «незаконно» ушли 4 796 ц сырца. Деятельность предприятия в этом году оценивалась как неудовлетворительная.

Работу комбината, помимо отмеченных выше ежегодных трудностей, осложняли присущие только ему особенности, с которыми другие предприятия АКО не сталкивались. В р. Озерной ежедневно наблюдались приливы и отливы. В дневной одинарный прилив лосось в реку не заходил, поэтому в это время не ловили. При одинарных водах, а также во время абсолютного отлива ловушки ставных неводов из-за сильного течения не перебирались. Одинарные воды проявлялись примерно через каждые 4—5 дней, отливы при одинарных водах наблюдались один раз, а при двойных водах — два раза в сутки.

Сильные порывистые ветры, дувшие несколько дней подряд, не давали возможности ловить не только в море, но и на реке. В это время колхозы

и комбинаты, расположенные севернее Озерной, продолжали работу, так как там сила ветра была несравненно меньше.

В то время как на все комбинатах АКО длина неводов не превышала 800—1 000 м, средняя длина снастей у Озерновского комбината составляла 1 800 м, а расстояния между ними были очень большие. Так, невод на участке № 863 находился в 18 км от центральной базы. Для обслуживания неводов требовались катера с мощными моторами, которых не доставало [57, л. 32].

Еще 19 июля 1941 г. СНК СССР своим распоряжением № 6932 разрешил НКРП предоставлять своим работникам отпуска на время межпутинного периода, а также на время простоя предприятия, если их невозможно использовать на других работах. Время отпусков люди использовали для «самоснабжения», то есть для заготовки продовольствия для себя и своих семейств.

5 марта 1943 г. управление АКО издало приказ № 84, в котором говорилось, что на некоторых предприятиях отпуска предоставлялись без достаточных оснований. «Больше того, имеют место случаи, когда отпуска предоставляются вопреки интересам производства. Иначе и нельзя оценивать факты предоставления отпусков в то время, как на ряде участков этого предприятия планы работ не выполняются. Характерно, что на отдельных рыбокомбинатах в связи с массовыми отпусками сокращена даже сеть постоянных детучреждений» [58, л. 80].

Руководство комбината утверждало, что в силу недостатка рабочей силы ему «к предоставлению отпусков приходится подходить с особой тщательностью». Отпускные оплачивались за счет спецвкладов предприятия. Для этого дирекция предоставляла в сберкассы списки тружеников, которым полагались отпуска. Здесь из списков по необъяснимым причинам могли исчезнуть некоторые фамилии, в том числе наиболее нуждающихся.

Так, 29 апреля 1944 г. директор комбината обратился к заведующему усть-большеречской районной сберкассой: «Список рабочих, коим по тем или иным причинам предоставляются отпуска, детально обсуждается лицами, знающего рабочего на работе и в домашнем быту. Поэтому вычеркивание их из списков — для нас более чем непонятно. Например: Монашкин, боец ПВСО, отпуск был предоставлен и уже использован рабочим для поправки здоровья. Отсутствие средств к существованию вынудили его обратиться к частным займам с надеждой расплаты из сумм, причитающихся за отпуск со спецвклада. Ваше решение лишить т. Монашкина права на получение спецвклада ставит его в весьма затруднительное положение, из которого он намерен выйти посредством жалобы...» [59, л. 257].

Подобные «исправления» списков отпускников ставили директора комбината в положение лица, «неуверенного в своих действиях».

А вот еще одна зарисовка, характеризующая обстановку на предприятии. Бухгалтерский отчет за 1944 г. свидетельствует: «В комбинате практикуется бесплатное использование спецодежды, и при том лицами, которым таковая

даже за плату не предусмотрена никакими нормами. В числе лиц, пользующихся спецодеждой бесплатно — руководящий состав...» [57, л. 2].

Численность персонала в 1944 г. составляла 1 100 чел.: 717 рабочих, 12 учеников, 38 инженеров и техников, 55 служащих, 37 обслуживающих [57, л. 11].

Помимо традиционных видов деятельности, в 1944 г. комбинат занимался выделкой кирпича из местного сырья. План, установленный ему в объеме 10 000 штук, был выполнен на 120 % [57, л. 24].

Летом 1944 г. до комбината докатился отзвук Тихоокеанской войны: 5 июля американская подводная лодка торпедировала стоявший под разгрузкой в районе р. Озерной японский пароход «Синмей-мару» [49, с. 282].

С планом заготовки сырца на 1945 г. комбинат справился на 124 %, добыв 108 000 ц, в том числе гословом 48 000 и скупом 60 000 ц. Кроме этого, забили 305 ц морского зверя. Рыбу в этом году ловили пятью ставными неводами, двумя «коротышами», пятью закидными неводами и 16 сетями. Пищевой продукции выпустили 16 132 ц, или 74 % от плана, консервов 4 980 туб. (75 %). Непищевой сделали на 37 % больше задания [60, л. 7].

Недовыпуск пищевой продукции объяснялся отсутствием достаточного количества тары. Так, 59 000 ящ. консервных банок пришли лишь 1 августа 1945 г. Экспортная консервная программа была провалена: при задании в 41 000 ящ. удалось сделать только 8 841 или 21,5 % [60, л. 8].

К началу селёдочной путины 1945 г. комбинат располагал 237 засольными чанами с общей емкостью 14 890 ц, 97 чанов до сих пор заполняли 5 325 ц продукции 1943 и 1944 гг. Ее не затаривали из-за отсутствия бочек. К началу лососевой путины и свободные чаны были заполнены пойманными в новом сезоне мойвой, сельдью, треской, минтаем, камбалой и навагой. Пришлось часть продукции 1943 и 1944 гг. переработать в стоповый посол, а освободившиеся чаны загрузить рыбой ценных пород, пойманной в 1945 г. Такое вынужденное «маневрирование» чановой емкостью производилось до начала лососевой путины. Руководство комбината считало, что весь лосось пойдет на консервы. Но консервные банки, остатки которых от путины 1944 г. были крайне незначительны, в 1945 г. поступали небольшими партиями. Не хватало и угля. Поэтому РКЗ в рунный ход рыбы периодически простаивали, а в это время весь добытый лосось шел в посол и на холодильник.

Для выпуска более качественного ассортимента продукции из ценного лосося, добытого в период вынужденного простоя РКЗ, комбинат снова был вынужден освобождать чаны от менее ценной рыбы и продукции низкого сорта, укладывая их в штабели, а освободившуюся емкость заполнять свежим качественным сырцом [60, л. 19].

Положение с рабочей силой вновь оказалось сложным: против плановой потребности недоставало 619 чел. Требующихся «в большинстве случаев заменяли несовершеннолетние учащиеся, а мужчин во многих случаях заме-



няли женщины — кадровые рабочие, так как в путину 1945 г. по плану требовалось всего рабочих 1 554 чел., из них мужчин 879 и женщин 675. В наличии всего имелось 995 чел., из них мужчин 498 чел. (недоставало 390 мужчин) и женщин 446 чел. (недоставало 229 женщин)».

Нехватку покрыли: 91 «вторым и третьим членом семьи», 116 школьниками, 23 колхозниками, 45 служащими комбината и других организаций, 360 «завезенными извне». В числе последних из Петропавловска прибыли 95, Благовещенска — 41, Комсомольска-на-Амуре — 224 чел.

Из названных 635 сезонных рабочих мужчин было 96, остальные же 539 чел. — дети, старики и инвалиды. «Из завезенных мужчин, главным образом из Комсомольска, немало было прогульчиков и дезорганизаторов на производстве. Например, только в июле и августе было отдано под суд за злостные прогулы 28 человек. Завезенные же женщины в большинстве были слабые и не выполняли дневных норм выработки, как не выполняли норм выработки и большинство детей. Нельзя обойти следующий факт, что в течение июля и августа месяцев состояло больных и в декрете 86 человек, из которых большинство больных падало на сезонников. Свыше же 50 мужчин-сезонников пришлось ставить на легкую работу (охрану и т. д.)» [60, л. 27].

В течение 1945 г. работники комбината подали десять рационализаторских предложений, из которых в производство внедрили четыре. Экономия от этого составила 131 251 руб. Авторы получили 5 182 руб. в качестве вознаграждения [60, л. 11—12].

В январе 1945 г. завершалось строительство убежища, обозначавшегося в документации как «объект № 1». Здесь еще не успели оборудовать воздушный фильтр, для которого требовались известь и ручной вентилятор [60, л. 196].

Посевная площадь подсобного хозяйства в 1945 г. равнялась 66 га, из них 2 га занимали посеы махорки. Урожай с гектара (в тоннах) составил: картофель — 3,2, капуста — 1,3, турнепс — 5,6, махорка — 4,3 [60, л. 27—28]. Себестоимость 1 ц махорки превышала 3 тыс. руб.

В середине августа 1945 г. на комбинате несколько дней подряд слышали отдаленную канонаду: батарея мыса Лопатка обстреливала японские позиции на острове Шумшу.

12 августа 1945 г. НКРП СССР издал приказ № 22 о принятии имущества близлежащих бывших японских РКЗ компании «Ничиро Гио Гио Кабусики Кайша». Они получили номера 31, 32, 33 и 34. 15 августа 1945 г. для подготовки к сезону 1946 г. их директорами были назначены Т. Г. Коваленко, И. Т. Таран, Я. К. Гребенюк и Н. Г. Климович [60, л. 37].

Эти заводы в 1945 г. не работали. С момента приемки на каждом, помимо директора, находились несколько рабочих, охранявших предприятия и занимавшихся их инвентаризацией [61, л. 20].

## ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 421, оп. 1, д. 6.
2. Там же, д. 12.
3. Там же, д. 11.
4. Там же, д. 14.
- 4а. ЦДНИКО, ф. 13, оп. 6а, д. 334.
5. Камчатская правда. — 1943. — 11 сент.
6. ГАКО, ф. 421, оп. 1, д. 17.
7. Там же, д. 18.
8. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 771.
9. Там же, д. 706.
- 9а. Камчатская правда. — 1945. — 13 апр.
10. ГАКО, ф. 421, оп. 1, д. 20.
11. Там же, д. 21.
12. Там же, ф. 189, оп. 1, д. 17.
13. Камчатская правда. — 1941. — 3 июня.
14. ГАКО, ф. 189, оп. 1, д. 14.
15. Там же, д. 19.
16. Там же, д. 21.
17. Там же, д. 23.
18. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 3.
19. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 135.
20. Там же, д. 98.
21. Там же, д. 102.
22. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 10.
23. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 430.
24. ГАКО, ф. 166, оп. 1, д. 18.
25. Там же, д. 103.
26. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 14.
27. Там же, д. 15.
28. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 55.
29. Там же, д. 275, оп. 1, д. 25.
30. Там же, д. 31.
31. Там же, д. 24.
32. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 127.
33. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 29.
34. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 136.
35. Камчатская правда. — 1941. — 26 июня.
36. Камчатская правда. — 1942. — 31 янв.
37. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 18.
38. Там же, д. 19.
39. Камчатская правда. — 1942. — 17 окт.
40. Камчатская правда. — 1943. — 25 февр.
41. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 30.

42. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 26.
43. Камчатская правда. — 1944. — 26 марта.
44. Камчатская правда. — 1944. — 2 апр.
45. Камчатская правда. — 1945. — 16 янв.
46. Камчатская правда. — 1945. — 2 февр.
47. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 34.
48. Камчатская правда. — 1945. — 12 окт.
49. *Гаврилов С. В.* Маленькие камчатские истории. — Петропавловск-Камчатский, 2002. — 302 с.
50. ГАКО, ф. 376, оп. 1, д. 23.
51. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 103.
52. Там же, ф. 376, оп. 1, д. 25.
53. Там же, д. 26.
54. Там же, ф. 367, оп. 1, д. 34.
55. Там же, д. 39.
- 55а. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 588.
56. *Козлов А. Г.* Трудовой подвиг работников рыбной промышленности Северо-Востока в годы Великой Отечественной войны (1941—1945) // Краеведческие записки. — Вып. 6. — Петропавловск-Камчатский, 1989. — 163 с.
57. ГАКО, ф. 376, оп. 1, д. 43.
58. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 128а.
59. Там же, ф. 376, оп. 1, д. 38.
60. Там же, д. 46.
61. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 146.

## «КАМЧАТСКИЕ» ЯПОНЦЫ

В 1702 г. Сибирский приказ от царского имени повелел Якутской воеводской канцелярии послать на Камчатку «охочих людей» для проведывания пути в Японию [18, с. 435].

Поводом к этому явилась «скаска» японца Денбея Татэкава, доставленного В. Атласовым с Камчатки, записанная в Сибирском приказе в январе 1702 г. [18, с. 502—508] и упоминание самим Атласовым об островах, которые он видел, будучи на Первой Курильской реке (Озерной) [4, с. 29].

С этого момента русские власти стремились найти морской путь с Камчатки в соседнюю страну, тщательно собирали сведения о ней с целью установления дружеских отношений и торговли. Эти усилия завершились через сто пятьдесят лет подписанием 7 февраля 1855 г. Симодского трактата.

До этого были предприняты четыре попытки установления добрых отношений с Японией, не удавшиеся по разным причинам:

— первое посещение четырьмя русскими кораблями под командованием М. П. Шпанберга в 1739 г. в рамках Второй Камчатской экспедиции;

— в 1778 и 1779 гг. экспедиция И. М. Антипина и Д. Я. Шабалина вела переговоры с японцами в Аккеси на острове Хоккайдо об установлении торговых отношений, но японцы ответили отказом;

— в 1792—1793 гг. Хакодате посетило посольство А. К. Лаксмана, получившее согласие на заход одного русского торгового судна в год в порт Нагасаки, но Россия, к сожалению, не воспользовалась этим;

— в 1804—1805 гг. состоялось посольство Н. П. Резанова, закончившееся отказом японцев установить торговлю с Россией.

Последние две экспедиции в качестве повода для посещения «закрытой» в то время Японии использовали доставку на родину японских моряков, потерпевших крушение у камчатских берегов. Все попытки установления отношений с Японией совершались с Камчатки: Шпанберг плывал туда из Большерецка, Антипин и Резанов — из Петропавловска. Да и экспедицию 1792 г. Екатерина II первоначально предполагала отправить с полуострова во главе с камчатским комендантом. Все известия о загадочной стране в Россию приходили с Камчатки. Первые сведения о ней сообщил упомянутый японец Денбей Татэкава, в 1713 г. ценные данные собрал И. П. Козыревский из распросов пятерых спасенных им японцев. В 1791 г. новые данные сообщил в Иркутске профессору К. Г. Лаксману привезенный с Камчатки Кодаю Дайкокуя, а затем он подробно рассказывал о Японии самой императрице, в 1812—1813 гг. в Петропавловске Такадая Кахэй много рассказывал о своей родине П. И. Рикорду.