

оплаты» склад СТФ. С целью удешевления перевозки товаров до порта, обычно производившейся гужевым транспортом, оно построило железнодорожную ветку к жестяно-баночной фабрике, а также приобрело три баржи и грузовой автомобиль [1, л. 135, 198]. Переоборудование владивостокских портовых сооружений обошлось АКО в значительную сумму. Основные статьи затрат, тыс. руб., распределились следующим образом:

- на восстановление двух пирсов — 10;
- на сооружение четырех понтонов — 60;
- на постройку угольной площадки — 5;
- на прокладку узкоколейной железной дороги длиной 2 000 м — 15;
- на укладку железнодорожной ветки протяженностью 700 м — 7;
- на приобретение грузовика — 15;
- на возведение склада — 54.

В январе 1928 г. АКО купило в США два деревянных парусно-моторных судна, получивших названия «Охотск» и «Чукотка». Общая вместимость его первых транспортов составляла 1 354 рег. т (суммарный дедейт 1 965 т), численность их экипажей насчитывала 57 чел.

Весной 1928 г. в США был приобретен построенный в 1919 г. пароход «Чейз», переименованный в «Камчатку». В начале мая 1928 г. в Хакодате его переоборудовали в краболов. По окончании путины судно, с которого сняли технологическое оборудование, превратилось в транспорт. С учетом «Камчатки», общая грузоподъемность морского флота АКО к концу 1928 г. возросла до 3 770 т.

Итоги своей первой навигации АКО подводило в октябре 1928 г. По сообщению начальника транспортного отдела Языкова, его собственные суда, пароходы СТФ и фрахтованные «иностранцы» не смогли полностью обеспечить потребности Камчатки в перевозках. Так как СТФ не имел достаточного количества собственных судов и в ближайшее время не мог их приобрести, он фрахтовал до 80 % иностранных, в основном японских, пароходов. Главными недостатками в деятельности СТФ являлись:

- несоответствие выделяемых судов перевозимым грузам;
- опоздание прибытия пароходов на срок до месяца, осложнявшее вывоз с рыбных промыслов сезонных рабочих и заставлявшее задумываться об организации их дорогостоящей зимовки на Камчатке. (Так, численность сезонных рабочих АКО в 1928 г. составляла 3 017 русских и 1 500 японцев [2, л. 49]);
- неравномерная подача пароходов под загрузку;

— неправильное планирование технического обслуживания, вследствие которого зимой 1928 г. пароходы стояли без ремонта, а летом часть из них оказалась выведенной из эксплуатации;

— размещение управления СТФ во Владивостоке, предопределявшее то обстоятельство, что «внимание СТФ гораздо больше сосредотачивается на перевозках сахалинских, а перевозки Камчатки переходят на второй план».

С учетом того, что АКО являлось основным грузоотправителем в регионе (обрабатывая более трех четвертей всех шедших на Камчатку грузов), оно предлагало внести поправки в работу СТФ, а также изменить саму систему срочных северных рейсов, которые теперь следовало теснее согласовывать с его потребностями.

Надеясь на то, что все названные выше проблемы удастся решить в течение короткого времени, не приходилось. Правление общества признало, что недостаток у него своих судов может осложнить проведение путины 1929 г.: с момента, когда на полуостров мог быть доставлен первый груз, до начала работы рыбных промыслов оставалось всего двадцать дней. Все это свидетельствовало о том, что АКО необходимо расширять собственный флот.

«За время нашей истекшей навигации появился целый ряд других обстоятельств, которые заставляют нас думать о том, чтобы иметь группу судов в своем распоряжении... Для всех очевидно, что только та организация, которая имеет в своих руках и тоннаж, и грузы, может надлежащим образом планировать и регулировать движение судов... АКО надо иметь в своем оперативном ведении такой тоннаж, который мог бы обеспечить перевозки на основном участке работы... Предположено своих судов семь штук и суда каботажного обслуживания от десяти до двенадцати штук. Из этого плана пятилетки [необходимо] приобретение двух пароходов, катеров, двух судов каботажного обслуживания и полуледокольного типа для о. Врангеля с назначением на зимнее время» [1, л. 192—194].

С получением этих двух пароходов АКО могло располагать пятью судами, два из которых являлись малотоннажными («Охотск» и «Чукотка»). Языков предлагал дополнительно зафрахтовать девять пароходов, в том числе один грузоподъемностью 7 000—8 000 т. Имея такой флот, АКО могло организовать несколько групп рейсов, основные из которых должны были обслуживать линии Владивосток — Камчатка. Названные суда давали возможность выполнить в навигацию 1929 г. 28 рейсов, доставить на полуостров 65 000 и вывезти с него 13 000 т

грузов. С учетом того, что в 1929 г. общий грузооборот Камчатки оценивался примерно в 150 000 т, теперь собственный тоннаж АКО и фрахтованные пароходы могли покрыть более 50 % его объема [1, л. 194].

Основной грузопоток на Камчатку складывался из продовольствия, путинного груза, оборудования и строительных материалов для вновь создаваемых предприятий, а также людей — сезонных рабочих. Обрато вывозились рыбопродукция и рабочая сила. Впрочем, иногда доставляемые грузы оказывались более чем странными. Об этом, в частности, свидетельствуют материалы заседания окружной РКИ от 9 марта 1932 г.: «Не так давно, в 1929—1930 гг., мы камни для наших рыбных промыслов для грузил возили из Японии, а сейчас мы камень берем на Камчатке. То же самое, до 1929—1930 гг. включительно, завозили на Камчатку сено, в то время когда у нас своей травы хоть отбавляй» [3, л. 115].

Затраты АКО на фрахт иностранных судов в 1928 г. составили около 850 тыс. иен. При этом в Японии стоимость парохода десятилетнего возраста в 2 000 т не превышала 180—190 тыс. иен. Такое сопоставление доказывало выгоду покупки собственных судов. По мнению Языкова, «пугаться этих расходов не следует. Допустим, что в этом году мы затратим валюту для приобретения этих пароходов, но в навигацию 1929 г. мы этими пароходами покрываем валюту за чартированный тоннаж в один год» [1, л. 203, 205].

Сферами деятельности собственных и фрахтованных судов должны были стать:

- магистральные рейсы;
- каботажные перевозки по побережьям;
- обслуживание крабконсервного завода на о. Птичий и плавучих крабзаводов;
- промежуточные рейсы;
- рейсы «дальнего плавания».

Магистральные рейсы делились на три группы: весенние по завозу стройматериалов; весенние по доставке промыслового снабжения и рабочей силы; осенние со снабжением на зиму, для вывоза людей и заготовленной рыбопродукции.

Каботажные рейсы вводились из-за того, что «в полном объеме осуществить идею относительно организации камчатской базы в 1929 г. не удастся, и поэтому завоз грузов через посредство промежуточной базы можно сделать из Петропавловска, завозя туда соль для восточного побережья, сахар, мануфактуру и другие товары для снабжения факторий по западному и восточному берегу. Эту группу [товаров]

можно переработать там, потому что невозможно гнать такие суда, как «Охотск», во Владивосток, которые гораздо выгоднее направлять отсюда (из Петропавловска. — С. Г.)».

Промежуточные летние рейсы с зерновыми грузами и лесоматериалами планировались на время путины. Они должны были предотвратить простой судов, основная нагрузка на которые в виде магистральных рейсов ложилась весной и осенью. Промежуточных плаваний намечалось два: первым пароход, доставивший грузы в Охотск и принявший лес, шел в Японию, вторым — он же направлялся на Камчатку за рыбопродукцией, вывозя ее обратно в Японию. Для них предполагалось использовать иностранное судно, чартированное на полгода.

Рейсы «дальнего плавания», под которыми понимались вывоз лососевых консервов в Англию и крабовых в США, а также завоз оттуда на Камчатку снабженческих грузов и технического оборудования, подразумевали наличие в составе транспортного флота специальной группы, состоящей из трех фрахтованных пароходов.

В 1929 г. АКО намечало выполнить 51 рейс: 25 магистральных, 12 промежуточных, семь каботажных, пять дальних и два зимних. Средняя стоимость перевозки одной тонны груза должна была составить, руб.: на магистральных — 11,36, на дальних — 17,5, на промежуточных — 10,4, на зимних — 25,3 и на каботажных — 45,7. Наиболее низкую стоимость имели промежуточные рейсы. Дальние перевозки на крупнотоннажных пароходах типа «Эрика Моллер», принадлежавших английской компании из Шанхая, обходились дешевле принятой на международных линиях и составляли 35 шиллингов (17,5 руб.). В случае фрахта судов меньшего размера (типа «Камчатка») плата увеличивалась на 25 %, возрастая до обычной, равной 44 шиллингам. Чрезвычайно дорогими являлись каботажные перевозки, особенно на чукотское побережье и «островное хозяйство», то есть на Командорские и Шантарские острова — по 96 и 136,5 руб. соответственно.

Усредненная стоимость доставки тонны груза, вне зависимости от расстояния, составляла около 14 руб. и являлась убыточной. АКО полагало, что оно должно получать за поддержание судоходства в охотско-камчатских водах правительственные субсидии, которыми традиционно пользовался вначале ДФ, а затем СТФ. По расчетам общества, субсидия на рейс должна была составлять 7 683,6 руб., а на мило плавания — 7,41 руб. [1, л. 196].

Устав АКО предоставлял ему право обзаведения собственным флотом. Его второй параграф разрешал «содержать собственный морской

тоннаж, а также речные и сухопутные средства сообщения, как для своих надобностей, так и для платного обслуживания» нужд районов, находившихся в сфере ответственности общества [4, л. 1].

По словам председателя правления АКО С. П. Нацаренуса, «мы получили разрешение приобрести две шхуны и их приобрели; таким образом, эти два факта говорят о том, что нам удастся добиться разрешения на покупку пароходов...». Однако для получения разрешения на приобретение своих судов нужно было «доказать, что зимой они не будут простаивать, из-за восьми месяцев работы их купить не дадут». Во избежание простоев в зимний ненавигационный период суда следовало занять вывозом консервов в Европу и США или перевозкой снабжения из черноморских портов СССР [1, л. 203—204].

5 декабря 1928 г. на заседании Наркомторга СССР, подводя итоги работы общества за год, Нацаренус привел следующие уточненные данные о деятельности морского транспорта в истекшем году и перспективах его развития: «Отсутствие своего тоннажа тормозило нашу работу и влекло за собой большие убытки. Так, например, в этом году мы имели несвоевременный вывоз рабочих и продукции с промыслов (опоздание на полтора месяца), уже в 1928 г. нам пришлось пользоваться, главным образом, японским тоннажем в размере 70 % всех наших перевозок и уплатить им валюты около 1 000 000 иен. В нашем плане мы предусматриваем приобретение в 1929 г. собственного тоннажа и в настоящее время мы уже имеем разрешение Наркомторга на приобретение пяти американских пароходов на 4 500 тонн, что даст нам возможность сохранить не один миллион валюты» [5, л. 38].

Для покупки этих судов, увязанной с планировавшимся на 1929 г. расширением масштабов рыбной промышленности и увеличением объема снабжения факторий, требовалось 2 625 тыс. руб. Два парохода грузоподъемностью по 5 500 т оценивались в 1 200 тыс. руб., три с меньшей грузоподъемностью — в 900 тыс. руб. Дополнительно правление АКО хотело приобрести 150-тонный буксир за 50 тыс. руб., моторный катер и одиннадцать барж грузоподъемностью от 30 до 80 т общей стоимостью 175 тыс. руб.

Затраты на эксплуатацию собственного флота предусматривались в планах всех отделов АКО в виде транспортных расходов на общую сумму 2 666,1 тыс. руб. Они распределялись по следующим основным статьям, тыс. руб.: фрахт двух пароходов — 279,9, страхование и портовые расходы — по 94,0, топливо — 717,7, материалы — 191,5, зарплата — 694,8, текущий ремонт — 259,2 [1, л. 198].

Так как судостроительные заводы СССР не могли обеспечить поставку судов для нужд рыбной промышленности Дальнего Востока, то их решили приобретать в США и Японии. 27 сентября 1928 г. правление общества постановило «организовать представительство АКО при аппарате Амторга в Америке, для чего командировать в качестве представителя АКО заведующего коммерческим отделом тов. Богданова, установив срок выезда его в Америку не позднее первой половины октября сего года» [1, л. 153]. Решение иметь собственных агентов в Японии при торговом представительстве СССР, отказавшись при этом от посредничества Госторга, было принято ранее — еще в сентябре 1927 г.

В связи с планировавшимся приобретением флота, АКО следовало решить ряд принципиальных вопросов. В первую очередь необходимо было определиться с тем, какие следует покупать суда: новые или уже эксплуатировавшиеся. Затем нужно было выяснить, какое топливо для них будет наиболее подходящим: нефтяное или уголь.

По мнению В. Л. Бурьгина, в целях экономии обзаводиться следовало судами, уже бывшими в эксплуатации. «Что касается покупки пяти пароходов, надо отметить, что от постройки новых пароходов надо отказаться, так как это возможно тогда, когда мы будем иметь большие средства, когда жизнь в Союзе поправится и валюта будет свободная. В нашу цифру надо вставить покупку старых пароходов...» С учетом же возможного дорогостоящего заказа новых судов на иностранных верфях, где время их постройки составляло минимум один-два года, ожидать увеличения флота в 1929 г. не приходилось.

С. П. Нацаренус поддержал это мнение, заявив, что «можно приобрести пароходы с некоторым кредитом от восьми до девяти месяцев, отсюда ослабление нашего валютного напряжения... Суда надо покупать не старые, не старше двенадцати лет, потому что амортизация все съест, и в практике лучше всего суда девяти-одиннадцати лет... Старые пароходы неудобны, требуют ремонта, амортизации, страховки, а если мы повезем [на них] консервы, то будем платить много страховых» [1, л. 203].

Возможные препятствия на пути обзаведения собственным флотом озвучили члены правления АКО М. Д. Шейн и И. А. Чаплыгин. Первый полагал, что «нам не дадут развивать наш план вне зависимости от перспективного плана СТФ. Неизвестно, что будет делать СТФ с 36 рейсами без грузов АКО». Второй, называя себя пессимистом «в вопросе создания своего транспорта», не отрицая тем не менее его необходимости, также сомневался в том, что «нам дадут возможность иметь

этот транспорт у себя потому, что строительство параллельно двух хозяйств (флота АКО и СТФ. — С. Г.) едва ли кто-нибудь разрешит. Легче ставить вопрос о передаче всего СТФу и усилении этого хозяйства...» (Забегая вперед отметим, что вопрос о целесообразности наличия у АКО собственного флота поднимался и позже).

Он также поддержал мнение о том, что АКО следует «отказаться от дорогих судов, потому что никто не позволит строить, покупать дорогие суда, построенные по последнему слову техники. Надо пользоваться теми судами, которыми пользуется и центр, для приобретения которых послали отсюда капитанов. Предложена через Японию покупка судов типа “Камчатка”, которые хорошо бы было приобрести».

Шеин считал, что обзаводиться судами с грузоподъемностью менее 500 т нецелесообразно: «Строить надо крупное судно, которое может заходить в реки». Он также полагал, что не следует покупать теплоходы, так как «мы имеем данные о стоимости нефти, которая очень велика, и получим ли мы достаточное количество нефти?»

С. П. Нацаренус предложил поставить вопрос перед правительством СССР о том, чтобы снабжение Камчатки нефтепродуктами для малотоннажного каботажного флота производилось по льготным ценам (не выше 32 руб., а не по сложившимся в 148—149 руб. за тонну). Как вариант, рассматривалась возможность снабжать каботажные суда нефтью, сдаваемой японцами по сахалинской концессии [1, л. 201].

По расчетам АКО, в 1929 г. флоту, обслуживающему потребности Камчатки, требовалось более 25 тыс. т угля, из которых 8 000 т необходимо было доставить из-за границы. Нефтепродуктов для транспортных и вспомогательных судов следовало закупить 1 301 т. Их предполагалось перевозить на шхуне «Чукотка» [1, л. 197].

В итоге все приобретенные в 1929 г. суда оказались пароходами, котлы которых перевели с мазутного отопления на угольное. Причинами их покупки стали ожидаемые сложности в снабжении флота жидким топливом, отсутствие опыта эксплуатации крупных судов с двигателями внутреннего сгорания (ДВС), недостаток соответствующих специалистов и средств. Это было шагом назад по отношению к тенденциям развития мирового транспортного флота. С середины 1920-х гг. на нем активно проводились мероприятия по замене угля жидким топливом, а также быстро росла доля судов, оборудованных ДВС. Указанные отступления диктовалось местными условиями.

Рост флота АКО требовал расширения портовых сооружений, имевшихся в Петропавловске. Несмотря на неоднократные обсуждения воп-

роса о месте, на котором здесь следовало строить новые склады и причалы, решение об этом так и не было принято. Вначале предлагалось возвести временные сооружения, не тратя на это больших средств. Затем, если выяснится целесообразность базирования судов в Петропавловске, на дальнейшее обустройство порта предполагалось выделить более 230 тыс. руб. В нем намечалось создать склад угля для пароходов, совершающих зимние рейсы.

15 октября 1928 г., в преддверии расширения флота, АКО учредило морской отдел, начальником которого стал Языков. В его ведение передавалось управление транспортными судами. 31 января 1929 г. в отделе появилась должность заведующего судоремонтом с месячным окладом 225 руб. Ее занял И. К. Налбандов [1, л. 11, 217].

В начале февраля 1929 г. правление АКО получило известие от своего представителя в США А. А. Богданова о покупке пяти пароходов. 8 февраля 1929 г. на новые суда капитанами с окладами в размере 250 руб. назначались А. И. Дудник и П. С. Доруховский. Одновременно старшими механиками на них стали К. И. Соколов, Я. И. Басай и А. Н. Гудков.

11 февраля заместитель заведующего морским отделом Габышев сообщил о проводимом им наборе двух команд, которые следовало «по времени их готовности к плаванию подготовить к отправке в Америку». Морскому отделу поручалось укомплектовать, начиная с 15 февраля, еще три экипажа, включавших капитана, его старшего помощника, старшего, второго и третьего механиков, боцмана, плотника, по двенадцать матросов и кочегаров первого класса, трех машинистов и радиста [1, л. 13].

26 февраля 1929 г. АКО информировало Тихоокеанский райкомвод (профсоюз работников водного транспорта) об условиях оплаты экипажей, отправляемых в США. Набранные во Владивостоке команды следовали на пароходе за счет общества. С момента посадки на него и по день прибытия в порт назначения им выплачивались суточные из расчета основного заработка. Если команду из-за ремонта нельзя будет сразу же разместить на купленном судне, то АКО обязывалось предоставить ей жилье и обеспечить питанием, при этом морякам не выплачивались так называемые «столовые» деньги (1 руб. 20 коп. в сутки на человека) и надбавки «за календарность». Во время нахождения в США основной оклад платился в валюте [6, л. 36].

Коллективный договор АКО с райкомводом на 1929 г. определял размер наиболее низкой ставки (первого разряда тарифной сетки) на

берегу во Владивостоке в 49 руб. (для машинных и палубных учеников — 18 руб.). Тарифная сетка имела следующие коэффициенты: матрос второго класса — 1,25, первого — 1,4, плотник — 1,55, старший механик — 3, капитан — 3,5. Столовое довольствие команды при нахождении судна на Камчатке устанавливалось равным 1 руб. 30 коп. в сутки на человека на судах с камбузом и 1 руб. 40 коп. без него [6, л. 62].

В США АКО приобрело серию стандартных грузовых пароходов, так называемых «Лейков»: «Лейк Элва», «Лейк Элмвуд», «Лейк Эпсфорт», «Лейк Ферлей», построенных в 1919—1920 гг. Суда, названные «Тунгус», «Якут», «Ламут» и «Юкагир», имели грузоподъемность 3 100 т, длину 87,4, ширину 13,3 и осадку 7,3 м. На них стояли паровые поршневые машины тройного расширения мощностью 1 500 л. с., работавшие на слабоперегретом паре. Пар с давлением 1,4 МПа вырабатывали два огнетрубных оборотных трехтопочных котла производительностью по 5 т/ч.

Часть купленных судов перегоняли команды АКО, часть — американские экипажи. Пароходы с американцами направились из США во Владивосток через Хакодате в середине лета. Две отечественные команды (39 чел. для «Якута» и 38 чел. для «Ламута») выехали в американский порт Сиэтл через Японию. Некоторое время они находились в Стране Восходящего Солнца — первая в Иокогаме, вторая — в Токио [6, л. 40].

6 мая 1929 г. Наркомат иностранных дел СССР направил в адрес АКО выписку из отчета Генерального консульства СССР в Токио о пребывании экипажей «Якута» и «Ламута» в Японии. Сотрудники консульства и торгпредства должны были следить за тем, «чтобы моряки во время их пребывания в Японии показали дисциплинированность и сознательность [моряков] советского торгового флота». Как следует из отчета, эта задача была полностью выполнена.

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

власти, обычно проявляющие излишнее внимание в отношении совграждан, на этот раз никаких придинок не чинили [6, л. 40—41 об.].

В Японии «совморяки» получили американские въездные визы и отправились в США. АКО решило сэкономить на перевозке людей и отправило команду «Ламута» третьим классом, в то время как обычно командированные за границу ехали вторым.

7 мая 1929 г. представитель АКО в Сиэтле — промышленный директор А. Я. Шерстобоев — получил по телеграфу постановление «валютного совещания» для ознакомления капитанов. Совещание отказало «в выплате жалования командам во время нахождения в пути Владивосток — Сиэтл, также проживания в последнем до высадки на пароход... по причине удовлетворения продовольствием, квартирой, суточными. Последние уменьшены против сметы на 35 %». Общий расход валюты по двум судам устанавливался равным 6 509 доллара.

Вряд ли подобная «экономия» на заработной плате моряков, и так занимавшей в структуре расходов одно из последних мест, была уместна. Она могла лишь стать причиной недовольства экипажей, о чем, кстати, предупреждали руководящие органы: «АКО и другим хозяйственным учреждениям следует принять во внимание недопустимость халатного отношения к вопросу денежных расчетов при командировках моряков за границу, так как этот вопрос легче всего может вызвать всякого рода недоразумения...» [6, л. 41 об., 51].

11 мая 1929 г. правление АКО изучало вопрос об отправке в Сиэтл команды за пароходом «Тунгус». Его приемку и укомплектование командой было решено произвести во Владивостоке [1, л. 62].

Купленные суда начали прибывать во Владивосток в июле 1929 г. В середине месяца сюда пришли «Лейк Элва» с тридцатью американцами во главе с капитаном Николасом Аером и «Лейк Элмвуд» с экипажем в 43 чел., возглавляемым капитаном Л. Бенсоном. 23 июля 1929 г. владивостокская контора АКО извещала торгпредство СССР в Токио о переводе ему 40 000 иен для оплаты проезда и выплаты жалования команде парохода «Лейк Элва», собиравшейся на следующий день отправиться из Владивостока на родину. 24 июля американцы выехали в Японию. 31 июля через Японию в Нью-Йорк последовали моряки с «Лейк Элмвуда» («Юокагира»). Зарплата, суточные и оплата проезда американцев с этого судна обошлись АКО в 12 911 долларов [7, л. 93, 122].

В августе 1929 г. во Владивосток прибыл «Ламута». 14 августа АКО просило торгпредство СССР в Хакодате выдать его капитану 200 иен на расходы, связанные с заходом в этот порт [7, л. 184].

В сентябрьском отчете АКО об использовании валютных средств за 1929 г. указывается, что за месяц расходы по покупке и перегону пяти пароходов во Владивосток выразились в сумме 51 048 долларов, что по тогдашнему курсу составляло 99 543 руб. Затраты на переход из Германии во Владивосток новенького рыболовного траулера «Баклан» равнялись 5 407 фунтам стерлингов, то есть 50 826 руб. [8, л. 39].

Новые пароходы сразу включились в работу. Летом «Тунгус» под командованием А. И. Дудника ходил в Японию. 3 августа 1929 г. правление АКО обращалось к отделению торгпредства СССР в Хакодате с просьбой о выдаче капитану парохода 200 иен для оплаты портовых, лоцманских и прочих расходов, связанных с пребыванием судна в Японии. Осенью «Тунгус» работал в советских водах. 3 декабря 1929 г. его команда обращалась к руководству морского отдела с просьбой вернуть ей 1 391 руб. 54 коп., заплаченных из личных средств за продукты. Из-за отсутствия на складах судно не получило их перед отходом в длительный рейс на о. Сахалин. В просьбе было отказано с мотивировкой «о большом заработке команды на разгрузке в течение плавания» [1, л. 101; 7, л. 145].

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

1929 год стал первым, в котором АКО располагало достаточно мощным собственным флотом. Почти сразу же выявились серьезные недостатки в организации оперативного и эффективного управления им. Основная производственная база общества располагалась на Камчатке, а руководство работой судов производилось из Владивостока. Это зачастую приводило к тому, что петропавловская контора АКО не располагала данными об их передвижении.

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

Пароходы зачастую выходили из Владивостока недогруженными (до 500 т), несмотря на то что многие продукты и товары лежали там на складах. Их поздний завоз на Камчатку вызвал порчу, «чрезвычайно напряженное состояние на городском рынке и поставил под угрозу снабжение глубинных пунктов» [9, л. 11—12].

В середине октября 1929 г. из Владивостока в Анадырь был отправлен «Юкагир». Факт его посылки на Чукотку в столь позднее время свидетельствовал о слабом знании руководством морского отдела условий плавания в полярных водах. К тому же из Анадыря было получено сообщение о том, что район снабжен нормально. Правление АКО вначале изменило маршрут «Юкагира» на Петропавловск, затем — на восточное побережье в Корф и на о. Карагинский. Но после выгрузки в Петропавловске анадырских грузов и угля на судно пришел очередной приказ: вновь идти в Анадырь. В итоге оно из-за льдов туда так и не попало. 3 декабря 1929 г. для расследования причин срыва рейса «Юкагира» была создана специальная комиссия в составе секретаря правления АКО Хавришева, опытных капитанов Андржеевского и Дудника. Ей устанавливался двухнедельный срок работы [1, л. 100 об.].

В течение навигации 1929 г. выявились основные трудности в организации ритмичной доставки грузов на Камчатку, с большинством из которых АКО боролось на протяжении всего времени своего существования. Ими являлись:

— прибытие грузов «пачками» в октябре и ноябре, когда шторма затрудняли разгрузку пароходов и вызывали их простой;

— нерациональная погрузка судов во Владивостоке, отсутствие маркировки на грузовых местах, несоответствие документов грузам;

— погрузка слоями, причем в ближайšie пункты снизу, в дальние — сверху, а зачастую и вперемешку;

— руководство движением судов из Владивостока, приводившее к бесцельным пробегам, усугублявшееся несвоевременными распоряжениями из-за неудовлетворительного состояния радиосвязи.

Петропавловская контора АКО считала необходимым немедленно пересмотреть систему снабжения Камчатки через владивостокские базисные склады, предоставить ей право руководить работой флота общества и возможность изменять маршруты рейсов в соответствии с действительно складывающейся обстановкой в бассейне [9, л. 13].

3 октября 1929 г. правление АКО слушало отчетный доклад нового заведующего морским отделом И. К. Налбандова. Основное внимание при его обсуждении было уделено простоям судов — этой вечной

проблеме флота. В качестве одной из мер по сокращению простоев предлагалось изменить структуру общества и реорганизовать его основные отделы для урегулирования взаимоотношений между ними, вызывавших «неувязки в работе по транспортировке грузов».

Здесь же рассматривался вопрос о приобретении в 1930 г. в США очередной партии судов и отправке туда перегонных команд. В результате решили «принять установку на покупку пяти судов. Привод судов производить своими командами, для чего морскому отделу озаботиться тщательным подбором личного состава команд, учтя политическое значение пребывания их за границей». АКО вновь нуждалось в пополнении квалифицированными моряками [1, л. 72].

В начале декабря 1929 г. была утверждена предварительная смета затрат на ремонт судов, согласно которой на «Якут» выделялось 3 762, а на «Камчатку» — 42 829,5 руб. [1, л. 102 об.].

К концу 1929 г. АКО располагало морским флотом общей грузоподъемностью 19 645 т, табл. 3.1.

Таблица 3.1

Судно	Вместимость, Грузоподъемность,		Экипаж, чел.
	рег. т	т	
1. Пароход «Эскимос»	3 018	3 400	50
2. Пароход «Тунгус»	2 693	3 100	50
3. Пароход «Якут»	2 693	3 100	50
4. Пароход «Ламут»	2 693	3 100	50
5. Пароход «Юкагир»	2 693	3 100	50
6. Пароход «Камчатка»	2 550	2 520	50
7. Теплоход «Охотск»	785	700	26
8. Шхуна «Чукотка»	569	550	27
9. Катер «Кит»	—	50	6
10. Катер «Скунс»	—	25	5
Всего:	17 694	19 645	364

Как видно, в 1929 г. суммарная грузоподъемность судов АКО по сравнению с 1928 г. выросла почти в 16 раз: с 1 250 до 19 645 т. Однако, несмотря на столь значительное увеличение, собственного тоннажа по-прежнему не хватало. Поэтому оно по-прежнему широко практиковало фрахтование иностранных судов. В навигацию 1929 г. морской отдел только на японские пароходы командировал следующих суперкарго: «Гойо-Мару» — С. С. Годлевского, «Шоей-Мару» — Ф. С. Барсукова, «Чийо-Мару» — С. А. Черепанова, «Тайохими-Мару» — П. С. Савичева, «Квазан-Мару» — П. Ф. Харламова, «Шунква-Мару» — Н. В. Родзянко, «Тойе-Мару» — Б. М. Чудновцева,

«Изе-Мару» — П. Г. Родина, «Таман-Мару» — В. М. Пухерга, «Дайрен-Мару» — М. М. Станкова [7, л. 8].

Маломерный флот общества в 1929 г. насчитывал 62 единицы. Он, в основном, был представлен деревянными катерами и кавасаки с экипажами, состоявшими из старшины, матроса и моториста. Катера преимущественно оборудовались двигателями типа «Фербенкс-Морзе» мощностью до 40 л. с. [6, л. 79—81].

Капитанам крупных судов (позиции 1—5 в табл. 3.1) устанавливался месячный оклад в размере 246 руб. Для заинтересованности экипажей в экономии дорогостоящего топлива, завозимого с материка и из-за границы, машинным и кочегарным командам судов выплачивались особые премии. Их сумма, равная половине стоимости сэкономленного топлива, распределялась по паям в следующих размерах: старший механик — 10 %, второй механик — 6 %, третий механик — 7 %, машинист первого класса — 5 %, второго — 4 %, кочегар первого класса — 8 %, второго — 3 %, машинный ученик — 2 %.

Самые высокие премии получали лица, грамотная деятельность которых оказывала наибольшее влияние на снижение расхода угля: старший и третий механики, а также непосредственно обслуживавшие котлы кочегары первого класса. Тяжелые условия работы стали причиной установления для членов машинных команд дополнительных отпусков: двух недель для кочегаров и одной для механиков, мотористов, машинистов, масленщиков пароходов и теплоходов [6, л. 74—79].

В начале 1929 г., в преддверии ожидаемого расширения состава флота, морской отдел АКО разработал перспективный «Пятилетний план транспортного строительства на Камчатке». 10 мая 1929 г. он был доложен правлению общества и получил одобрение. Первая задача, которая ставилась морскому отделу по реализации намеченного, состояла в том, что следовало «сделать установку на покупку судов, сведя чартирование к минимуму... как правило, избегать чартирования японского тоннажа». Вторая — заключалась в подборе квалифицированных моряков, как рядового, так и командного состава. При составлении заявок на плавсостав, в случае отсутствия отечественного комсостава, разрешалось приглашать иностранных специалистов, невзирая на дополнительный расход валюты.

«Как общая установка» принималось проведение капитальных и средних ремонтов судов на владивостокском Дальзаводе. Средствами АКО следовало производить лишь мелкие текущие работы, выполнение которых поручалось его строительско-техническому бюро. Бюро

должно было составлять сметы, приобретать необходимые материалы, приглашать специалистов, а также подготовить необходимую судоремонтную базу. Составление дефектовочных ведомостей и наблюдение за ремонтом закреплялось за морским отделом [1, л. 60—61].

Пятилетний план развития транспортного флота (1929—1933 гг.) предусматривал многократное увеличение грузопотоков на Камчатку и обратно, вызванное расширением деятельности АКО. Предполагалось, что грузооборот 1929 г. вырастет по сравнению с 1928 г. (70 тыс. т) более чем в 2,5 раза и составит 198,4 тыс. т, а в течение пятилетия он возрастет еще на 84,1 % (с 198,4 до 359,9 тыс. т), табл. 3.2.

Таблица 3.2

Год	1929	1930	1931	1932	1933
Ввоз	122,6	196,2	183,9	191,9	208,7
Вывоз	75,8	128,3	113,7	159,2	151,2
Итого:	198,4	324,5	297,6	351,1	359,9

При этом количество вывозимых грузов с 1929 по 1932 гг. должно было увеличиться в 2,1 раза, а соотношение ввоза и вывоза — иметь тенденцию к снижению (с 1,6 раза в 1929 г. до 1,38 в 1933 г.).

В соответствии с намечаемым ростом грузооборота, АКО рассчитывало пополнять свой морской транспортный флот следующим образом, табл. 3.3.

Таблица 3.3

Год	1929	1930	1931	1932	1933	За пять лет
Кол-во судов	5	12	7	12	8	44
Дедвейт, т	21 000	39 100	20 400	39 100	26 900	146 500

Его плановая численность к концу 1933 г. должна была составить 44 судна с общей грузоподъемностью в 146 500 т. Затраты на их приобретение оценивались в 26 650 тыс. руб. [10, л. 16—17]. Такой флот мог покрыть все потребности общества в грузоперевозках, позволяя полностью отказаться от использования судов других ведомств. Но за все время существования АКО (1927—1945 гг.) он так и не был создан. Намеченные планы не сбылись, в первую очередь, из-за отсутствия средств, а также ряда социальных факторов. Были реализованы, но далеко не в полном объеме, только мероприятия 1929 г., причем к концу планового периода (1933 г.) численность судов, по сравнению с его началом (1929 г.), даже сократилась.

Наряду с расширением флота, намечалось уделить внимание выбору рационального направления движения судов, позволявшему избежать лишних перевозок и перевалок грузов. Так, предполагалось

отказаться от снабжения Камчатки исключительно через Владивосток: часть грузов теперь следовало направлять сюда прямыми рейсами из Ленинграда, Одессы и заграничных портов.

Грузы, идущие из Черного моря, подвергались перевалке во Владивостоке вплоть до 1935 г. Их количество в 1931 г. составляло 32 035, а в 1932 г. — 30 671 т. Непосредственная доставка на полуостров сокращала время пребывания грузов в пути на срок до сорока дней и уменьшала число работающих судов. Однако перенос направления грузопотока требовал решения громадных проблем, связанных со строительством здесь грузовых баз, портов, приобретением судов для местного каботажного. Зато он сулил почти пятикратное снижение расстояния для грузов, следующих на побережье (среднее расстояние до Владивостока составляло 1 500, а от баз на Камчатке до основных пунктов потребления — всего 300 миль) [11, л. 3—3 об.].

Первую попытку доставить груз из Одессы напрямую АКО намеревалось предпринять в начале 1932 г. По сообщению заместителя директора-распорядителя Е. Л. Якобсона, для этого оно могло выделить пароходы «Орочон» и «Ительмен», которые собиралось отправить в Европу, причем один из них — в Одессу. 11 декабря 1931 г. Якобсон телеграфировал в Москву: «Время рейсов совпадает с отгрузкой товаров из Одессы. Без перегрузки товаров во Владивостоке “Орочон” пойдет на западный берег и охотский, “Ительмен” — на восточный... Для практического осуществления отгрузки товаров из Одессы по пунктам назначения считаем необходимым все товары из центральных районов [СССР] дать в Одессу не позднее марта, куда вышлем своих работников с побережья с готовыми разнарядками. Это мероприятие избавит нас от железнодорожных пробок, сократит расходы по перегрузке, разгрузит склады во Владивостоке. Молнируйте окончательное решение о возможности концентрации товаров в Одессе» [12, л. 82].

Видимо, согласие на это предложение Москва не дала, так как в первом квартале 1932 г. «Орочон» и «Ительмен» работали на западном побережье Камчатки.

В ходе разработки следующего пятилетнего плана развития (1933—1937 гг.), работа над которым велась в 1932 г., АКО вновь придерживалось идеи полного покрытия своих потребностей собственным флотом. На сей раз его численный состав предполагалось пополнять так. К концу 1937 г. АКО должно было располагать 60 транспортными судами, не считая ледоколов и танкеров, табл. 3.4.

Таблица 3.4

Вид рейсов, ледвейт судов, т	Число единиц пополнения				
	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Черноморский каботаж, 5 000 т	2	5	4	5	4
Дальневосточный каботаж, 3 000 т	11	—	2	2	5
Местный каботаж, в том числе:					
— 2 000 т	—	3	5	—	3
— 1 000 т	—	2	2	—	3
— 500—600 т	2	—	—	—	—
Итого:	15	10	13	7	15

Для обслуживания северных районов дополнительно требовалось одно ледокольное судно с грузоподъемностью около 3 000 т, а для доставки нефтепродуктов и вывоза рыбьего жира — два танкера [11, л. 17].

Этим планам также не суждено было сбыться.

С первых дней работы АКО столкнулось с недостатком квалифицированного персонала, как низшего, так и руководящего звена. С января 1928 г. оно неоднократно рассматривало вопросы о направлении своих работников в различные учебные заведения морского и рыбохозяйственного профиля, а также о создании собственных курсов и профессиональных школ. Для организации подготовки судовых кочегаров, мотористов и машинистов оно обратилось в Москву с просьбой о выделении средств. Обучение моряков должно было проходить в мастерских при Центропросе Народного комиссариата продовольствия и снабжения СССР (Наркомснаб СССР или НКПС СССР). Расходы на обучение одного человека составляли 354 руб. в год [1, л. 219].

Осенью 1928 г. обществу для комплектования экипажей вновь приобретаемых судов требовалось 343 чел. Кроме них, оно нуждалось в 78 береговых специалистах по обслуживанию флота. С подбором моряков во Владивостоке могли возникнуть большие трудности, так как лучшие из них работали на судах СТФ. «Вероятно, придется использовать безработную рабочую силу, которая сейчас [имеется] на Балтике, но этих капитанов сразу посылать в плавание будет невозможно. С низшей рабочей силой то же самое положение».

Обучение плавсостава было решено проводить на открываемых райкомводом курсах кочегаров. Одновременно рассматривался вопрос о расширении рыбопромышленного техникума во Владивостоке [1, л. 198—199]. Кроме этого, стипендии по морским специальностям за счет АКО устанавливались в ряде высших учебных заведений для студентов, заключивших контракты с обществом [1, л. 72]

В 1929 г., в связи с ростом морского транспортного флота и увеличением числа моторных кунгасов в рыбокомбинатах, АКО не успевало готовить для них специалистов своими силами. 18 октября 1929 г. оно решило поддержать создаваемые при Владивостокском морском техникуме курсы повышения квалификации флотских специалистов. «Признать необходимой в связи с развивающимся транспортным хозяйством и отсутствием на рынке труда свободной квалифицированной силы немедленную организацию означенных курсов для работников морского транспорта». Морской отдел должен был «срочно произвести из наличного плавсостава отбор необходимого количества курсантов». Помимо этого, заключались контракты с 39 студентами техникума четвертого и третьего курсов [1, л. 78].

Для обучения рядового состава АКО в 1929 г. обратилось к СТФ с просьбой предоставить ему четыре места на курсах повышения квалификации мотористов и перечислило за это 1 200 руб. Кроме этого, 33 его ученика занимались во владивостокской школе ученичества водного транспорта. За них общество в октябре и декабре 1929 г. внесло аванс в сумме 3 000 руб. Плата за обучение группы в 1930 г. должна была составить 39 427 руб. и была, по мнению правления, чрезмерно высока [1, л. 103 об.].

В 1930 г. АКО предполагало расширить состав транспортного флота, в том числе, — за счет приобретения рефрижераторных судов (шхуны и парохода). В плане капитального строительства из общей суммы расходов на транспортный и промысловый флот, равной 8 514,8 тыс. руб., для покупки рефрижераторов предназначался 1 млн руб. в инвалюте [12, л. 106]. Однако и этот проект остался на бумаге.

10 ноября 1929 г. правление АКО заслушало информацию начальника морского отдела И. К. Налбандова о положении дел с приобретением судов в США. Решением правительства СССР их покупка возлагалась на представительство СТФ. АКО считало, что последнее, «в силу создавшихся ненормальных отношений между АКО и СТФ, не может полностью обеспечить интересов АКО». Малый срок, оставшийся для покупки и переоборудования в краболовы новых судов к следующей путине, заставил АКО обратиться за помощью к торгпредству СССР в Японии «с приобретением там судов по цене 125 000 американских долларов...». Для этого оно решило связаться по телеграфу с С. П. Нацаренусом и «просить его срочно добиться от Наркомторга разрешения о перенесении лицензии на покупку судов в Японии» [1, л. 80 об.—81].

Как видно, вопрос о собственном представительстве АКО в США так и не был разрешен до конца.

7 января 1930 г. АКО извещало райкомвод: «Приобретение нами транспортных судов производится на основании правительственных указаний по данному вопросу. Без наличия собственных транспортных судов немыслима работа промысловых судов, число которых к концу пятилетки должно достигнуть 149... Ремонт покупаемых за границей пароходов производится нами самостоятельно не может, вследствие чего таковой был поручен Амторгу. Соглашаясь с плохим качеством произведенного ремонта, правление указало на это Наркомату транспорта, о чем в данное время ведется расследование...» [13, л. 57].

4 апреля 1930 г. в США для приемки судов из Москвы через Варшаву и Берлин выехал капитан Е. Д. Бессмертный. Вот как он сам описывал обстоятельства их приобретения: «Двадцатого апреля у представителя комиссии СТФ в США Кучерова узнаю, что закупленные Амторгом для АКО пароходы “Истпорт” и “Истернкросс” стоят еще в Филадельфии в консервации, и только вчера дано распоряжение перевести их в Балтимору. Наконец двадцать третьего апреля пароходы прибуксированы. После восьмидесятидневного отстоя судам требовался значительный восстановительный ремонт... Часть работ предполагалось осуществить силами команды, а ее приезд в США задерживался... Временно я нанял двух плотников для ремонта мебели в жилых помещениях и, кроме того, 10—15 рабочих для обивки ржавчины и покраски трюмов и твиндеков» [14, с. 203—207].

Новые суда получили названия «Ительмен» и «Орочон». Вскоре в Балтимору прибыла советская команда в составе 33 чел., возглавлял которую старший помощник капитана Б. В. Гамалей. Старшим механиком «Ительмена» был назначен М. Н. Осколков.

Приобретенные за границей пароходы начали прибывать в СССР в середине 1930 г.: в августе в Петропавловск пришли «Ительмен» (капитан Е. Д. Бессмертный) и «Орочон» (капитан Н. В. Ушаков), а во Владивосток — краболовы «Коряк» и «Гиляк». Во время пребывания в США экипаж «Орочона» на личные средства приобрел трактор «Фордзон», который по прибытию в Петропавловск 20 августа торжественно был передан им колхозу «Имени XVI партсъезда». Этот трактор не только работал на полях, но и использовался как привод лесопилки.

Новые суда должны были сразу же включиться в работу по перевозке грузов. 8 августа 1930 г. АКО рассматривало план вывоза готовой продукции с рыбокомбинатов Камчатки. Экспортный товар —

лососевые и крабовые консервы из Усть-Камчатска, Озерной, Большерецка, Кихчика, Ичи и о. Птичьего — в количестве 353 000 ящиков на фрахтованных «Бенвивосе» и «Виниморе» отправлялись в Англию. Судам АКО в августе и сентябре 1930 г. предстояло выполнить следующую работу. «Ительмен», ожидавшийся в Петропавловске 15 августа, должен был взять 550 т продукции, 150 рабочих и бункер. «Орочон» после бункеровки в Петропавловске направлялся в Большерецк за 1 500 т рыбы и 369 японцами, затем следовал в Озерную, где забирал еще 650 т груза и 270 японцев, 150 т свободного тоннажа судно занимало грузами из Кихчика. «Гиляк» после снабжения углем краболовов на западном побережье 30 августа прибывал в Кихчик, где снимал 1 700 т рыбоготоваров и 935 рабочих. Теплоход «Охотск» использовался на перевозках по побережью, пароходы «Якут» и «Эскимос» из-за позднего возвращения из снабженческих рейсов в вывозе продукции не участвовали [15, л. 38].

Работа флота в 1930 г. сопровождалась аварийностью и даже гибелью судов: получил повреждения пароход «Тунгус» и погиб в результате пожара теплоход «Охотск».

Осенью 1930 г. во Владивостоке был создан Кработрест. В его состав вошли суда, ранее принадлежавшие Дальгосрыбтресту и АКО. Общество передало Кработресту «Камчатку», «Ламут», «Юкагир», «Гиляк» и «Тунгус».

В ноябре 1930 — феврале 1931 гг. на Камчатке впервые состоялась зимняя навигация [16, л. 1—2]. 25 ноября 1930 г. «Ительмен» под командованием капитана Е. Д. Бессмертного в соответствии с рейсовым заданием, выданным владивостокским морским агентством, отправился в рейс с продовольствием по маршруту Владивосток — Петропавловск — Командорские острова — Усть-Камчатск — Петропавловск. В последнем пункте судно должно было получить бункерный уголь и затем вернуться во Владивосток. Во время нахождения «Ительмена» в море дирекция АКО изменила его маршрут, направив пароход на западное побережье Камчатки. По выходе из Владивостока он имел 360 т бункерного угля при ежедневной потребности в 30 т. На пути к Камчатке «Ительмен» попал в жестокий шторм и долго отстаивался около о. Шумшу.

По сообщению начальника морского управления (так теперь именовался морской отдел АКО) Чучкина, «выполнение пароходом указанного рейса из-за штормовых погод, очевидно, повлечет за собой израсходование почти всего имеющегося на нем угля. Перед выходом в рейс капитан получил от нас и коммерческого управления заверения

с забронированием за ним 300 т угля для обратного перехода из Петропавловска во Владивосток». При неполучении этого угля возникала вероятность зимовки «Ительмена» в Петропавловске, срыв программы завоза и ремонта ввиду отсутствия здесь соответствующих мощностей. Для предотвращения возможного простоя Чучкин обращался к «соответствующим органам о гарантированном закреплении за парходом “Ительмен” потребного ему количества угля из пришедшего СТФу с парходом “Томск”, так как имеющийся в распоряжении коммерческого управления тавричанский уголь дал ряд случаев трюмного самовозгорания» [13, л. 43].

После посещения западного побережья «Ительмен» направился в Петропавловск. Здесь, понимая важность организации круглогодичного движения судов на Камчатку, готовились к его встрече, а также к приему других парходов. 3 декабря 1930 г. морское управление АКО издало приказ об организации погрузо-разгрузочных работ следующего содержания:

«Товарищи! В ближайшие дни в наш порт прибывают из Владивостока почти одновременно три пархода: “Орочон”, “Коряк” и “Якут”. В одно время с ними из рейса на западное побережье возвращается сюда парход “Ительмен”. Все эти парходы заполнены до отказа, согласно полученным из Владивостока сведениям, необходимейшими для Камчатки грузами. [Они] должны выйти от нас в обратный рейс к месту зимовки возможно скорее. Всякий лишний день их простоя создает вполне реальную угрозу в смысле не только с осложнением условий разгрузки, но и возможности вынужденной зимовки парходов здесь в порту. Вы сами понимаете, что этого допустить нельзя! Тяжесть условий плавания в здешних водах в это время года вам известна. Трудности эти будут увеличиваться с каждым днем.

Наш долг — закончить выгрузку как можно скорее. Я призываю всех сотрудников морского и авто-гужетранспортного управлений к дружной совместной работе. Каждый сотрудник должен четко уяснить себе всю серьезность стоящей перед ним задачи и все свои силы отдать на ее выполнение. В этом наш долг. И этот долг мы должны выполнить. Только в коллективном упорном труде — залог успеха. Пусть каждый вложит свой опыт, свои знания и способности в это дело. Пусть каждый работает не за страх, а за совесть. Предупреждаю, что всякое разгильдяйство, халатность, недобросовестное отношение к своим обязанностям будут пресекаться самым решительным образом, вплоть до предания суду, не взирая на лица. Дружно за дело, товарищи! Начальник

морского управления Чучкин. Начальник пароходно-эксплуатационного сектора Смесов. Начальник технического сектора Осламенко» [13, л. 33].

Успешной и быстрой обработке судов препятствовало отсутствие в петропавловском порту какого-либо технического оснащения и достаточного количества рабочей силы. 6 декабря 1930 г., заслушав постановление крайкома ВКП(б) от 22 ноября о работе АКО, партийка дирекции общества рекомендовала морскому управлению «учесть новейшие достижения в области техники погрузо-разгрузочных работ и принять все меры к их осуществлению в 1931 г.» [13, л. 125 об.]. Эти меры должны были способствовать сокращению простоев судов, но как показало дальнейшее, никаких конкретных действий в этом направлении не предпринималось еще длительное время.

21 января 1931 г. новый руководитель АКО — директор-распорядитель Б. И. Гольдберг, находившийся во Владивостоке, — телеграфировал морскому управлению в Петропавловск о важности организации круглогодичного движения судов на полуостров. «Придавая огромное значение зимним рейсам на Камчатку и необходимости возвращения “Коряка” во Владивосток, просим принять самые энергичные меры к успешной разгрузке всех грузов. Организуйте выполнение всех этих работ ударно путем соцсоревнования, установив премиальные команде, артелям грузчиков, наладьте быструю отвозку грузов со льда гужем (лошадиной тягой). — С. Г.). О ходе разгрузки информируйте ежедневно. “Эскимос” выходит двадцать второго» [16, л. 77].

23 января 1931 г. «Коряк», работая в Авачинской губе в торосистом льду толщиной до полуметра, получил вмятины в носовой части возле ватерлинии по обоим бортам. В акте осмотра судна констатировалось, что пароходы подобного типа могут использоваться для зимних плаваний на Камчатку лишь «в случае величайшей необходимости, так как [только] благодаря случайности судно не дало течи, что будет неизбежно при дальнейших маневрах во льду» [17, л. 16].

Между экипажем «Коряка», возглавляемым капитаном С. С. Годлевским, и управлением транспорта и связи возник конфликт из-за оплаты работ по распилке льда для подготовки судна к выгрузке. Получив от Гольдберга приведенную выше телеграмму и распоряжение начальника морского управления, команда «Коряка», не договариваясь об оплате, работала в течение почти четырех суток. По окончании работ старший помощник капитана В. Филимонов составил ведомость на сумму 9 998 руб. 40 коп., которую АКО отказалось оплатить. Команда обратилась в порткомвод и к инспектору труда, разъяснившим, что за

эту работу нужно платить как за сверхурочную. Новая ведомость на сумму 2 882 руб., подготовленная командованием судна, вновь не была оплачена. Экипаж также не получил полагающейся ему премии [16, л. 75].

Конфликт дошел до высшей инстанции — Камчатского окружного комитета ВКП(б). 24 марта 1931 г. он рекомендовал АКО «немедленно произвести расчет с командой парохода за произведенные работы». Попутно партийцы обращали внимание «на рваческие настроения администрации парохода “Коряк”» [16, л. 109]. Вряд ли подобное отношение к морякам, выполнившим, по сути, экспериментальный рейс, способствовало приливу у них трудового энтузиазма.

12 февраля 1931 г. дирекция АКО, подводя результаты первой зимней навигации, приняла постановление по докладу морского управления. В нем отмечались характерные недостатки в его деятельности, в частности, «в целом беспечное отношение с его стороны к наблюдению за прохождением парохода “Якут” зимним рейсом из Владивостока». Требовалось «немедленно установить связь и наблюдение за ним, и в течение круглых суток следить за его прохождением... Считать недопустимым, что никто из управления никогда не осматривает пароходов, ни по прибытии, ни до отхода, что никем не устанавливается степень необходимости хозяйственных ремонтов. Принять самые срочные меры к изжитию в дальнейшем подобных явлений, граничащих с преступной небрежностью» [13, л. 43].

В целом снабжение Охотско-Камчатского края в 1928, 1929 и 1930 гг., несмотря на формальное выполнение плана на 100 %, признавалось неудовлетворительным из-за несвоевременной доставки товаров и продуктов в отдельные районы, как из-за отсутствия необходимого тоннажа, так и вследствие «бесплановости, являющейся результатом отсутствия оперативного учета и бухгалтерского учета».

Для предотвращения подобных явлений в 1931 г. предлагалось отдать четыре парохода-снабженца, оставшиеся в АКО после передачи краболовов Кработресту, в распоряжение коммерческого управления. Подготовку этих судов следовало закончить к 1 апреля 1931 г., а не позднее 1 мая — загрузить их и отправить в рейс. Для предотвращения «недоснабжения» погрузку было решено производить во Владивостоке, так как на «базисных» складах Петропавловска могло не оказаться ряда товаров и продуктов, «недоснабжение которыми будет иметь свои последствия». В целях же сохранения преэминентности системы снабжения, на каждом пароходе решено было отправить «двух ответствен-

ных работников, из которых на одного возложить специально работу агитационно-политического характера» [13, л. 126 об.].

Острой проблемой, стоявшей перед флотом, было бесперебойное снабжение его углем. Недостаток твердого топлива вызывал простои судов. Его традиционным источником в Дальневосточном бассейне служило сучанское месторождение, действовавшее с 1880-х гг. На флот также поставлялись артемовский, тавричанский и сахалинский угли. Отсутствие на Камчатке собственных угольных баз заставляло пароходы принимать на борт до 2 000 т топлива, заполняя им не только бункеры, но и часть трюмов. Этим уменьшалось количество доставляемого груза. В начале 1930-х гг. суда АКО ежегодно потребляли около 25 тыс. т угля.

Потребность всех подразделений АКО в угле на 1931 г. оценивалась в 160 тыс. т качественного топлива. Сюда входили и нужды пароходов СТФ, работавших на камчатском побережье. С учетом поправочного коэффициента на калорийность (0,55) оно возрастало до 300 тыс. т. Для доставки такой массы топлива на Камчатку требовалось до 130 пароходов, общая стоимость фрахта которых на двадцатидневный срок составляла около 3 млн иен [18, л. 16]. Использование камчатского угля обещало существенную экономию валюты и высвобождение тоннажа для перевозки народно-хозяйственных грузов.

Основные угольные базы Камчатки размещались на ее восточном побережье — в Петропавловске и в Корфе. Для обслуживания краболовов, работавших на западном побережье, здесь в 1929 г. намечалось создать вспомогательную базу. Но отвлечение каждого судна на бункеровку сопровождалось недовыпуском примерно 1 000 ящ. дорогостоящих экспортных крабовых консервов. Избежать этого можно было доставкой угля пароходами-бункеровщиками непосредственно на промысел. Окончательно этот вопрос должен был решить рыбный отдел АКО, занимавшийся эксплуатацией промыслового флота, в том числе и краболовов [1, л. 200].

Кустарная разработка угля в Анадыре началась в 1926 г. Анадырские копи отличались низкой производительностью, недостатком квалифицированной рабочей силы, несвоевременным вывозом угля и отсутствием условий для его хранения. Все это вело к убыточности и свертыванию производства. В 1928 г. экспедиция И. А. Преображенского изучала свойства корфского угля. Он оказался похож на бурый. Корфские копи заработали в 1929 г. [1, л. 22]. С 1933 г. местное топливо добывалось только здесь.

Первые опыты по применению в судовых условиях анадырского и корфского углей провел в 1930 г. инженер строительно-технического управления АКО Спиридонов. В качестве опытного судна он использовал траулер «Баклан», в котле которого сжигалась смесь из сучанского и анадырского углей. В результате испытаний был сделан вывод о том, что последний можно использовать без примесей других сортов в котлах, оборудованных пароперегревателями. Для котлов без пароперегревателей рекомендовалось добавлять к нему 25 % более качественного сучанского или сахалинского. Затем проводились испытания корфского топлива. Первые сутки оно сжигалось в чистом виде, потом в смеси с другими видами. Этот уголь, считавшийся худшим, показал удовлетворительные результаты, позволив судну развить 10,5 узлов.

Так было показано, что корфский уголь может использоваться на всех судах. Его основными недостатками являлись высокая зольность, достигавшая 35 %, и низкая теплота сгорания (19 923 кДж/кг). В связи с этим рекомендовалось заменить в топках пароходных котлов колосниковые решетки на более широкие и добавить еще одну вахту кочегаров [16, л. 112—113].

Применение на судах АКО местного топлива взамен привозного позволило уменьшить непроизводительное отвлечение тоннажа, расход средств на его фрахт и покупку угля, а также сократить перебои в работе флота, вызванные недостатком топлива. Следует отметить, что последующая практика сжигания корфского угля показала, что ввиду низкой теплоты сгорания он с трудом обеспечивал поддержание давления пара в котлах «на марке», особенно в штормовых условиях. Это приводило к тому, что машины пароходов не могли развить полной мощности. Несмотря на самоотверженный труд кочегаров у раскаленных топок, скорость хода судов снижалась до 20—22 миль за вахту (5—5,5 узлов), они не выгребали против ветра и волн, теряли управляемость и часто оказывались в критическом положении.

Улучшить качество добывавшегося в Корфе угля можно было путем его обогащения. Сортировка и брикетирование позволяли повысить теплоту сгорания на 60 %. Для этого на копиях следовало пустить фабрику по производству угольных брикетов.

Плохое качество часто имел и тавричанский уголь. 19 ноября 1929 г. СНК СССР принял особое постановление об использовании 25 % его по отношению ко всему количеству, потребляемому судами. Из-за трудности поддержания паров этот уголь следовало жечь на стоянках с тем, чтобы в плаваниях потреблять более качественный [1, л. 91].

С учетом успешных результатов испытаний, 10 сентября 1930 г. дирекция АКО решила построить несколько катеров для Анадыря, Корфа и Усть-Камчатска. Ввиду наличия местного топлива, их предполагали оборудовать паровыми машинами [19, л. 24 об.—26 об.].

1931 г. стал поворотным в судьбе транспортного флота АКО. В результате ряда драматических событий возникавшие ранее сомнения в целесообразности его существования были окончательно отброшены.

Осенью 1930 г. СТФ, поддержанный дальневосточными краевыми властями, обратился к правительству СССР с проектом передачи в его ведение всех морских перевозок в Охотско-Камчатском крае, в соответствии с которым к нему должны были перейти транспортные суда и портовое хозяйство АКО. Проект вызвал резкие протесты со стороны последнего, особенно против передачи принадлежащих ему судов, о чем Б. И. Гольдберг телеграфно уведомлял А. И. Микояна: «СТФ внесен проект в СТО о передаче пароходов-снабженцев АКО “Ительмен”, “Орочон”, “Эскимос”, “Якут”, “Чукотка” в Наркомпуть... Без снабженцев-пароходов работать невозможно. Передача означает полный срыв работы и снабжения рыбных промыслов, систематически срывает правильную, налаженную работу. Прошу категорически протестовать против передачи...» [20, л. 49].

4 октября 1930 г. Гольдберг отправился из Петропавловска в Москву для решения стоявших перед АКО проблем. 7 февраля 1931 г. он вернулся на Камчатку, а 11 марта выступил на общем собрании партячейки ВКП(б) коллектива АКО. По словам директора-распорядителя, по его докладу, сделанному в декабре 1930 г. на заседании комитета Камчатки и Сахалина при СТО, было вынесено специальное постановление о том, что транспортные суда АКО в СТФ отданы не будут [18, л. 5].

В соответствии с решением правительственной комиссии, 7 марта 1931 г. АКО подписал с председателем правления СТФ договор о передаче ему снабжения Камчатки. Отныне к СТФ отходило все имущество АКОбазы во Владивостоке с оплатой его по балансовой стоимости. Возражения руководства АКО, доказывавшего краевым властям, что СТФ не сможет справиться с взятыми на себя обязательствами, в результате чего путина 1931 г. может сорваться, а полуостров не получит достаточного снабжения, во внимание приняты не были.

Высказанные АКО предположения начали оправдываться уже к концу весны 1931 г. С момента заключения договора СТФ систематически

стал нарушать свои обязательства по организации регулярных рейсов, своевременной погрузки и разгрузки пароходов [20, л. 46].

Выполняя соглашение, АКО передало СТФ во Владивостоке склады, авто-гузевой транспорт, буксир «Гольд», моторный катер «Охота» и 19 плавединиц, в том числе корпус бывшего парохода ДФ «Сишан», использовавшийся АКОбазой как пирс. СТФ сразу же после заключения договора переставил корпус «Сишана» на м. Клет для обслуживания своих судов, в результате чего грузооборот АКОбазы снизился вдвое. Из числа переданных плавсредств на ней остались только пять, остальные отправились в распоряжение торгового порта.

Результаты такой «модернизации» не замедлили сказаться: с начала отправки путинных грузов на пирсе АКОбазы мог грузиться только один пароход. Еще три могли медленно обрабатываться на рейде при помощи пяти оставшихся маломерных суденышек. Плохо обстояло дело и с автотранспортом, который выделялся в количестве не более 15 % от потребности. Итогом этого стал срыв всех без исключения срочных северных рейсов расписания 1931 г.

На них СТФ выставил фрахованные пароходы «Промть», «Проспер», «Проминент» и другие, которые для этой цели совершенно не подходили, так как не имели специальных пассажирских помещений, отличались тихоходностью и малыми запасами угля. Их и без того малая грузоподъемность не была использована полностью: недогруз леса и угля на некоторых судах достигал 60 %. В то же время на них не разместили необходимые Камчатке оборудование, промысловое снаряжение и продовольствие. Дефицитное жидкое топливо доставлялось в пределах «голодной нормы». В результате его не хватало не только АКО, но и пришлось останавливать электростанции в Петропавловске.

По словам Гольдберга, эти «прорывы были частично восполнены снабженцами АКО. Не будь у АКО собственных пароходов, Камчатка имела бы огромные трудности в самые тяжелые периоды года. Эти же суда спасли положение и в 1930 году, проделав впервые в водах Тихоокеанского бассейна так называемые “Ледовые походы”. Считавшееся до 1930 года невозможным сообщение материка с Камчаткой в зимний период преодолено снабженцами АКО» [21, л. 9—10]. Заверение СТФ об отправке в Петропавловск на зиму ледокола не было выполнено. В результате часть пароходов оказалась в порту в ледовом плену и вынуждена была простаивать в ожидании таяния льдов.

Недостаточное снабжение огромного края продовольствием привело во многих районах к голоду, сопровождавшемуся вспышками

цинги. По информации, полученной 29 апреля 1931 г. из Уэлена, «население района жило впроголодь». В этом же месяце с Шантарских островов сообщали о том, «что заболеваемость в 1931 г. была значительно выше и разнообразнее, чем за прошлое время». Кихчикский рыбокомбинат также телеграфировал о неудовлетворительном снабжении, приведшем к нехватке продуктов для детей. Козыревск докладывал о «большой заболеваемости цингой... необходимости увеличить нормы», аналогичные вести шли и из Анадыря. «Еще раз отмечу, что только героические походы снабженческих пароходов АКО частично могли восполнить пробелы 1930 и 1931 гг.», — писал Гольдберг [21, л. 11].

8 декабря 1931 г. директор-распорядитель АКО, находясь в Москве, обратился в Наркомснаб СССР с рапортом, в котором излагал обстоятельства передачи имущества АКО в ведение СТФ и последовавшие за этим события. 7 марта 1931 г. АКО заключило с СТФ два договора о выполнении им транспортно-экспедиторских операций и морских перевозок. «Восемь месяцев истекшей работы СТФ дают полное основание заявить, что последний не только не выполнил принятых на себя обязательств, но причинил АКО огромные убытки, явившиеся следствием поздней подачи СТФ пароходов и недозавоза на Камчатку вовремя грузов. Эти убытки определяются АКО в сумме до трех миллионов рублей», — докладывал Гольдберг наркому А. И. Микояну.

Невыполнение первого договора, выразившееся в несвоевременной разгрузке железнодорожных вагонов, в не оформлении недостачи и порчи грузов в пути, а также в продаже и использовании на собственные нужды без ведома АКО части принадлежавших ему товаров, вызвало потери в размере не менее 400 тыс. руб.

Нарушение второго соглашения привело к тому, что большинство срочных рейсов оказалось сорванным, в результате чего тысячи завербованных для работы на Камчатке людей месяцами проживали во Владивостоке за счет общества, в то время когда оно испытывало острую нужду в рабочих руках. Промысловое снаряжение, оборудование и стройматериалы оказались задержанными на два-три месяца. Один из анадырско-чукотских рейсов сорвался совсем, что замедлило строительство Анадырского рыбокомбината, сказалось на ходе рыбной путины в северных районах и снабжении «туземного населения», особенно на Командорах. Недозавоз дефицитного на Камчатке жидкого горючего вызвал в ряде рыбопромысловых, сельскохозяйственных и лесозаготовительных районах значительные простои, приведшие к убыткам в сумме до 1 400 тыс. руб. [20, л. 88].

Эмоциональные свидетельства Гольдберга, лица заинтересованно-го, подтверждаются беспристрастной информацией о работе СТФ, сообщенной 15 января 1932 г. на заседании президиума Камчатского окрисполкома. В соответствии с ней, из намеченных СТФ на 1931 г. 37 срочных рейсов были выполнены 20, то есть всего 54 %.

Однако валить всю вину за создавшееся положение только на СТФ было бы неверно. Выполняемые им рейсы затягивались, в том числе, и по вине самого АКО. Так, в Усть-Камчатске из-за отсутствия плавсредств от 40 до 58 суток простаивали пароходы «Вацлав Воровский», «Юбае-Мару» и «Орочон». Суда были превращены в своеобразные плавучие склады, из которых АКО брало необходимые ему на каждый день грузы. В качестве еще одной причины неудовлетворительной работы СТФ называлось несвоевременное предоставление заявок грузоотправителями и необеспеченность их (так, АКО подало две заявки по грузообороту через петропавловский порт: первая на 227 601, вторая — на 107 000 т. Фактический же грузооборот порта составил всего 48 197 т) [22, л. 28].

С целью стабилизации снабжения Камчатки, руководство АКО работало проект постановления коллегии Наркомснаба СССР о работе общества, сохранившийся в виде фрагментов рукописи. Значительное место в нем отводилось взаимоотношениям АКО и СТФ. Считая, что СТФ не справился с выполнением взятых на себя обязательств и «нанес этим ущерб хозяйству Камчатки», АКО требовало расторжения заключенных соглашений. Общество просило разрешения предъявить к взысканию убытки, полученные из-за несвоевременной подачи пароходов под грузы и перевозку рабочих, и приступить к срочной организации грузовых работ своими силами [20, л. 48].

Его предложения были приняты и в декабре 1931 г. оформлены в виде распоряжения Наркомснаба СССР, предписывавшего директору-распорядителю АКО расторгнуть договор от 7 марта 1931 г., возложить убытки на СТФ, предъявив последнему иск об их возмещении, приступить к налаживанию погрузо-разгрузочных работ собственным аппаратом и обеспечить необходимый для этого транспорт [20, л. 97].

«В интересах срочного выправления дела на будущее» дирекция АКО разорвала договор и потребовала от СТФ возврата всего переданного ему имущества. Одновременно Гольдберг обращался к Микояну с просьбой решить в Народном комиссариате водного транспорта СССР (Наркомвод СССР или НКВТ СССР) вопросы о выделении СТФ достаточного количества судов для выполнения расписания,

ледокола для петропавловского порта и не менее четырех судов «для малого каботажа с припиской их к петропавловскому порту» [20, л. 88].

12 декабря 1931 г. Наркомснаб СССР направил в адрес Дальневосточного краевого комитета ВКП(б) и крайисполкома обращение за подписью Микояна с просьбой не вмешиваться в оперативную работу конторы АКО, предлагая «помогать последней в выполнении возложенных на нее задач». В частности, Микоян просил «разьяснить неправильность решения окружных организаций, санкционированных крайисполкомом... и пересмотреть требующее немедленной отмены решение крайкома партии... о передаче СТФ пароходов-снабженцев АКО».

Распоряжение аналогичного содержания в этот же день ушло в адрес Союзвостокрыбы, координирующего органа рыбной промышленности на Дальнем Востоке: «В целях уточнения организации взаимоотношений между Союзвостокрыбой и АКО, в соответствии с вытекающими из постановления СТО от 30 ноября сего года задачи, предлагаю Союзвостокрыбе... не допускать оперативного вмешательства в текущую работу аппарата АКО, как на Камчатке, так и в подведомственных дирекции АКО представительствах в Москве, Владивостоке и других пунктах помимо дирекции АКО» [20, л. 96].

Точка в истории с передачей имущества и пароходов АКО в ведение СТФ была поставлена в конце 1931 г. Это дело рассматривалось на самом высоком уровне — в комиссии политбюро ЦК ВКП(б) — где, по сообщению Микояна, «единогласно нами всеми было принято категорическое постановление — не передавать!»

Пока в различных инстанциях разрешались стратегические вопросы деятельности АКО, его собственный транспортный флот продолжал работать. В 1931 г., после передачи ряда судов Кработресту, он состоял всего из пяти судов: пароходов «Эскимос», «Якут», «Орочон», «Ительмен» и парусно-моторной шхуны «Чукотка». Шхуна погибла во льдах Чукотского моря на пути к о. Врангеля 1 августа этого же года.

Суммарная грузоподъемность пароходов АКО в 1931 г. без «Чукотки» составляла 16 600 т. За год ими было перевезено 28 135 т грузов, причем план был выполнен всего на 46,8 %. Причинами невыполнения задания являлись:

- значительные простои при погрузке и выгрузке;
- длительное время ремонтов;
- отсутствие оборудованных портовых работ на побережье, слабая механизация погрузо-разгрузочных работ;
- неполное и нерациональное использование тоннажа.

Обслуживание грузовых работ производилось при помощи рейдовых и речных судов, находившихся в распоряжении управления транспорта и связи (морского управления). Их работой руководили агентства в Петропавловске и Усть-Камчатске. В 1931 г. рейдовый флот общества полностью не обеспечивал потребности транспортного флота и речных перевозок.

По окончании навигации 1931 г. управление транспорта и связи констатировало плохое техническое состояние судов. Следует отметить, что «окончание навигации» для пароходов АКО было достаточно условным понятием, так как они работали на камчатском побережье и в зимние месяцы, в то время как суда СТФ в конце октября обычно возвращались во Владивосток. Работа в тяжелых льдах привела к тому, что «Якут» получил пробоину и нуждался в постановке в док, «Эскимос» во время выполнения одного из рейсов потерял якорь, а «Орочон» требовал капитального ремонта, хотя незадолго до этого прошел докование. «Ительмен» нуждался в замене нескольких листов обшивки в носовой части.

«Причины плохого состояния наших пароходов по механизмам заключаются в частой сменяемости механиков, в большинстве случаев механики, за неимением кадров, малоквалифицированны. Кроме этого, это объясняется тем, что управление транспорта и связи имело недостаточную связь с Дальзаводом, со стороны последнего была вредительская задержка и отказ от ремонта судов. Кроме того, наши пароходы грузились не нашими средствами, а Совторгфлотом» [23, л. 87].

Еще одной причиной, снижавшей эффективность работы флота, было отсутствие в петропавловском порту судоремонтной мастерской. Это заставляло обращаться за услугами к владивостокскому Дальзаводу, вечно перегруженному заказами, теряя тем самым много времени и средств. Строительство мастерской в Петропавловске в 1931 г. продолжалось, однако из выделенных на это 200 тыс. руб. к 1 ноября было освоено всего 31,7 тыс., то есть 15,8 % [24, л. 12—13].

На оборачиваемости судов, помимо тяжелых метеусловий на камчатском побережье в весенний и осенний периоды, сказывались низкие темпы погрузо-разгрузочных работ. Ускорить их, по мнению Гольдберга, можно было следующими мерами: «Нужно, чтобы пароходы, отправляющиеся на западное побережье, имели на своем борту артельные команды грузчиков, чтобы не отрывать рыболовецкие силы от их основной работы. До сего дня пароходы не имели ни одной команды грузчиков, ни одной артели... Кроме того, нельзя посылать

пароходы туда, где нет бухт. Приходится забрасывать груз плавсредствами, которые все на учете во время рунного хода рыбы». Гольдберг предлагал доставлять плавсредства, необходимые для выполнения грузовых операций, на борту приходящих в комбинаты пароходов [25, л. 118]. (Как известно, аналогичным образом разгружал свои суда на Камчатке купец А. Ф. Филиппеус еще в 1880-х гг.).

Особенно тяжело было работать зимой. Сложности зимнего плавания на Камчатку усугублялись отсутствием здесь ледокола. По этой причине суда длительное время простаивали в Петропавловске и на побережьях. Как известно, руководство АКО неоднократно пыталось заполучить ледокол от СТФ. 20 декабря 1930 г. управление СТФ назначило комиссию из опытных капитанов и механиков для осмотра ледореза «Ф. Литке» с целью определения его пригодности для работы в Авачинской губе. Результаты осмотра оказались неутешительны: техническое состояние судна не позволяло ему выполнить даже переход до Петропавловска. Имевшийся в распоряжении владивостокского торгового порта ледокол «Богатырь» признавался непригодным для отправки на Камчатку «вследствие маломощности», а другие ледокольные суда были заняты в Приморье [17, л. 12, 56].

Вот лишь несколько эпизодов, иллюстрирующих условия, в которых зимой 1931 г. находились суда в петропавловском порту. 7 февраля капитан «Якута», загруженного углем, получил рейсовое предписание за подписью управляющего владивостокской конторой АКО Базыкина. «Вам 8 февраля утром надлежит сняться из Владивостока и следовать рейсом по назначению в Петропавловск-на-Камчатке с заходом в Хакодате, где пополнить запас пресной воды для своей потребности [до] 400 т. Какое количество пресной воды Вы должны взять в Хакодате для снабжения судов, стоящих в Петропавловске, Вы получите распоряжение в Хакодате через Внешторг (суда, вмерзшие в лед в Петропавловске, не могли из-за отсутствия ледокола подойти к пирсу в ковше для получения воды из портового водопровода. — С. Г.).

В Вашем распоряжении имеется на пароходе грузовая артель в количестве 37 чел. для разгрузки в Петропавловске. В целях наиболее успешной разгрузки в Петропавловске используйте команду Вашего парохода. Из количества погруженного на Ваш пароход угля как груз, перегрузите в Петропавловске на стоящие там пароходы “Орочон” и “Коряк” по 600 т каждому, всего 1 200 т, а для нужд своего парохода оставьте угля 300 т, а остальной остаток угля, как груз сдайте на петропавловскую базу АКО» [26, л. 69].

«Якут» подоспел в Петропавловск вовремя: здесь запасы угля на судах и в порту подходили к концу. 24 февраля 1931 г. в морском управлении состоялось совещание о выводе пароходов АКО из льда. В первую очередь в освобождении от ледового плена нуждался краболов «Коряк», на котором топливо уже заканчивалось. Состояние льда не давало возможность «Якуту», стоявшему на расстоянии около трех миль, подойти к нему и перегрузить уголь. Находившийся неподалеку «Эскимос» также не мог дать «Коряку» топлива, так имея сломанный брашпиль, в случае шторма и поломки льда он должен был быть готов держаться в море под машиной. Совсем мало угля было на «Орочоне».

Всего суда имели 2 775 т топлива, на угольной площадке петропавловского порта хранилось еще 400 т низкокачественного тавричанского угля. Для того чтобы добраться до Владивостока, четырем пароходам требовалось 2 200 т угля, следовательно, для стоянки его оставалось 975 т. Расход топлива в сутки по судам колебался в пределах 12—16 т, составляя в сумме 49,5 т. Значит, его могло хватить на двадцать дней, после чего пароходы должны были приступить к сжиганию запасов, необходимых для перехода до Владивостока.

В результате обмена мнениями совещание решило ускорить разгрузку «Коряка» и «Эскимоса», так как медленно шедшие грузовые работы способствовали увеличению расхода воды и топлива, тратившихся для обеспечения постоянной подачи пара к лебедкам. Разгрузка судов, ведшаяся на лед Авачинской бухты и требовавшая ежедневно шестьдесят подвод и три трактора, могла быть закончена за неделю. Одновременно нужно было организовать подачу угля на суда с площадки на м. Сигнальный. Капитан «Орочона» Н. В. Ушаков заявил, что на пароходе его осталось всего 80 т и ему «нужно давать уголь также немедленно... если дотянуть до последних дней, то может случиться пурга или другое обстоятельство, которое помешает дать уголь, и тогда “Орочон” может пострадать».

Недостаток на «Коряке» пресной воды пришлось возобновлять при помощи судового испарителя, пустив его в действие на время выгрузки. Это вызывало увеличение суточного расхода угля еще на четыре тонны. Тогда в целях экономии прекратили освещение судна в ночное время. С целью более рационального использования времени вынужденной стоянки и подготовки к весенним рейсам решено было произвести ремонт пароходов силами команд [26, л. 68—68 об.].

Результаты работы флота АКО в 1931 г. подводились 7 февраля 1932 г. Они отражены в табл. 3.5, построенной по данным [24, л. 85].

Таблица 3.5

Название судна	Грузоперевозки, т		Себестоимость тонны, руб.		Пассажиры, чел.	
	план	факт, (%)	план	факт	план	факт
«Эскимос»	12 000	4 771 (39,8)	28,2	64,0	—	524
«Якут»	12 000	3 900 (32,5)	27,0	79,0	—	233
«Орочон»	18 000	12 400 (68,8)	27,0	35,0	—	1 554
«Ительмен»	18 000	4 400 (24,4)	22,0	80,0	—	350
«Чукотка»	1 000	—	185,0	—	—	—
Итого:	61 000	25 471 (41,8)	57,84	64,5	—	2 661

Эксплуатация пяти судов стоила 1 779,3 тыс. руб. Общее выполнение годового плана с учетом перевозки пассажиров, включая «Чукотку», составило всего 46,1 %. Высокая стоимость перевозки одной тонны груза на «Эскимосе» в навигацию 1931 г. объяснялась тем, что он поздно вышел из ремонта и совершил только один рейс по западному побережью, сделав большое количество заходов. «Якут» работал на охотском побережье также со множеством остановок. «Ительмен» в июле направился на восточное побережье до Уэлена, имея на прямом и обратном пути стоянки в 33 пунктах. На нем себестоимость перевозок была наиболее высокой.

Тарифы на перевозку грузов на судах АКО взимались по ставкам СТФ, то есть по 25 руб. за тонну. С учетом этого плановый убыток по перевозкам должен был составить 375 тыс. руб., но из-за громадного невыполнения плана он возрос более чем втрое против ожидаемого, превысив 1 200 тыс. руб.

В течение навигации 1931 г. флот АКО имел большие простои, в том числе и вызванные тем, что «Якут», «Эскимос» и «Орочон» зимовали в Авачинской бухте. «Якут» простоял в Петропавловске 60 дней, притом, что в нормальных условиях его выгрузку можно было произвести за неделю. Он вышел во Владивосток на ремонт только в апреле. «Эскимос» простоял во Владивостоке с 1 по 25 января 1931 г. из-за отсутствия угля и воды. В Петропавловске он находился с 7 марта по 14 апреля (вместо 10 дней при нормальной выгрузке — целых 66). По приходу во Владивосток с 30 апреля парход встал в ремонт, в котором пребывал до 11 августа, то есть 101 день.

«Ительмен» вышел из Владивостока 10 июля. По возвращении из Петропавловска он должен был встать в док, но его не получил. Судно стояло в ремонте 173 дня. В следующем рейсе парход потерял на рейде Корфа 23 дня вместо плановых 4. «Орочон» с 1 января по 11 апреля, то есть 101 день, находился в Петропавловске из-за

отсутствия ледокола. Во время вынужденной стоянки его экипаж откликнулся на просьбу городской больницы о помощи: «Горбольница нуждается в исправлении кроватей и т. д.». 24 марта 1931 г. общее собрание судовых ячеек ВКП(б) и ВЛКСМ постановило «организовать ударную бригаду для выявления, помощи, ремонта из тов. Коршунова, Манькова, Гутман и Рачек» [27, л. 320].

По прибытии во Владивосток «Орочон» с 20 апреля больше месяца ожидал бункерный уголь. Во время следующего рейса в Петропавловск пароход из-за недостатка плавсредств для рейдовой выгрузки потерял еще восемь дней. В Усть-Камчатске он находился 50 дней, 35 из них простояв непроизводительно. В это время здесь скопилась масса иностранных судов, для которых «Орочон» служил перевалочным складом. На обратном пути в Петропавловске он вновь из-за отсутствия угля потерял 20 дней, а вместо 15, отведенных на погрузку по плану, грузился с 9 сентября по 19 октября, то есть 40 суток [26, л. 86].

Обстоятельства, вызвавшие столь длительный простой, и пути решения топливной проблемы рассматривались на собрании ячейки ВКП(б) парохода, прошедшем 18 августа. Ниже приведен протокол этого собрания. «Слушали: сегодня исполнилось семь суток нашей стоянки в Петропавловске. Имеемый [в порту] уголь из запаса ГПУ не дают. Во Владивостоке для парохода “Орочон” имеется обеспеченность на полный груз, главным образом, снабжение [для] Петропавловска, Усть-Камчатска, островов.

Постановили: дальнейшую стоянку судна в Петропавловске при остром недостатке снабжения островов, Усть-Камчатска и Петропавловска считать виной нераспорядительности местных окружных организаций. “Свирьстрой” 18 августа в 20 часов находился в 380 милях от Петропавловска, на котором имеется 90 т угля с грузом. “Свирьстрой” идет чукотско-анадырским рейсом, на пути которого “Волховстрой” выгрузил 200 т угля. Тральщик (рыболовный траулер. — С. Г.) “Гагара” вышел из Владивостока 15 августа, рейс которого на о. Врангеля из-за позднего времени с выходом из тяжелых льдов в этом году в полярном море, безусловно, опадает, а значит — уголь в количестве 100 т можно без ущерба взять и с “Гагары”.

По имеющимся сведениям агента СТФ в Петропавловске, из Японии 12 августа вышел пароход под погрузку угля на Сахалин для петропавловского порта, его следует ожидать в конце этого месяца. При всем этом положении мы имеем, что уголь ГПУ взять, безусловно, можно и нужно обязательно. Если этот уголь предназначается для сторожевого

корабля “Воровский” под бункеровку не ранее 25 августа, то есть, когда в Петропавловск придет “Свирьстрой”, то вина в задержке “Орочона” удваивается за счет неумения использования внутренних ресурсов, своего тоннажа. Следует учесть, [что] рунный ход рыбы кончается максимум к 1 сентября. Чем дольше затягивается стоянка “Орочона” в Петропавловске, тем хуже с углем, потребность в котором увеличивается с каждым днем. За счет бесполезной стоянки “Орочона” имеем фрахт заграничных судов, связанный с расходом валюты.

Учитывая опыт работы 1928 г., когда Николаевск-на-Амуре остался без продовольствия и муки из-за несвоевременного завоза на пароходах, коммунисты парохода “Орочон” просят окружком ВКП(б) принять самые решительные меры, снабдить “Орочон” 200 т имеемого у ГПУ угля, пополнив это за счет угольщика-снабженца, который, еще раз повторяем, должен быть в Петропавловске в конце этого месяца, в крайнем случае, за счет груза и угольных ям “Свирьстрой” и “Гагары”» [27, л. 370].

Длительное бездействие сказалось на дисциплине и настроении комсостава и команды. Старший помощник капитана, ранее придерживавшийся в отношении с командой «метода старорежимной дисциплины», увлекся выпивкой. Его примеру последовали и другие командиры. Пьянствовать начала и команда. Между матросами произошла драка, нередкими стали выходы в нетрезвом виде на вахту. Команда высказывала претензии к старшему помощнику, а также возмущалась тем, что капитан посадил плотника за провинность в канатный ящик [27, л. 371].

Общий простой всех пароходов АКО в 1931 г. достиг 906 дней, из них по неуважительным причинам — 814. Убыток, вызванный простоем, определился по среднесуточной стоимости содержания судов в 1 221 тыс. руб. [26, л. 86 об.].

Зимой 1931—1932 гг. практика ледовых рейсов была продолжена: в ноябре на Камчатку отправились «Эскимос» и «Якут». При попытке пароходов в рейс АКО вновь столкнулось со сложностями в обеспечении их углем. 29 ноября 1931 г. Гольдберг обращался за помощью в Наркомснаб СССР: «...Дальуголь отказал АКО в выдаче 1 000 т сучанского угля для отправки двух снабженцев-пароходов “Эскимос” и “Якут”, уходящих на Камчатку в зимние рейсы при самых тяжелых условиях плавания... прошу распоряжения о выдаче» [20, л. 64].

Двухлетние усилия АКО по обзаведению ледоколом успехом так и не увенчались: простои судов из-за тяжелой ледовой обстановки

продолжались. 7 февраля 1932 г. на заседании дирекции АКО Гольдберг, в ответ на замечание присутствующих «чем терпеть убытки, лучше было бы купить ледокол», пояснил, что сделать этого не удастся, так как его можно заказать только за рубежом, на что потребуются большие средства и время. Здесь же он заметил, что уже полтора года имеется распоряжение СНК СССР о переброске из Владивостока в Петропавловск ледокола «Казак Хабаров». Кроме него, было подготовлено постановление Хабаровского крайкома ВКП(б) и Далькрайисполкома, «но все равно, в результате ледокола мы не имеем» [26, л. 93].

В начале 1931 г. на постройку и ремонт морского, рейдового и речного флота АКО было отпущено 2 млн руб. Весной выяснилось, что эта сумма не отвечает реальной стоимости работ, и в марте она была приведена в соответствие с действующими ценами. Владивостокская контора АКО составила заявки на строительство четырех рейдовых катеров со стальными корпусами и нефтяными двигателями мощностью по 180 л. с. общей стоимостью 360 тыс. руб. Кроме них было решено заказать восемь катеров для р. Камчатки с двигателями по 100 л. с. стоимостью 228 тыс. руб., девять малых катеров с моторами по 50 л. с. общей стоимостью 270 тыс. руб., а также другие плавсредства. Договор на постройку этих судов и ремонт крупных морских пароходов был заключен с Дальзаводом [26, л. 88].

В 1932 г. плановые потребности АКО выражались в 259 600 т грузов, из которых 200 000 должны были перевезти суда СТФ, а на долю АКО приходилось 59 600 (источник [28] называет другую цифру — 62 900 т). Численность морского транспортного флота в этом году не изменилась, он по-прежнему состоял всего из четырех пароходов. Они предназначались исключительно для обслуживания путины: на западное побережье направлялись «Ительмен» и «Орочон», на восточное — «Эскимос» и «Якут». План первого квартала (15 200 т) был выполнен ими на 108,5 %: суда перевезли 16 500 т.

Техническое состояние двух первых судов оценивалось как удовлетворительное, остальные после зимнего плавания нуждались в доковании и ремонте. Особенно сильно в ледовых рейсах пострадал «Якут». В 1932 г. котлы пароходов во время ремонтов предполагалось приспособить к сжиганию корфского угля [29, л. 51].

Трансфинплан 1932 г. предписывал «Орочону» выполнить пять рейсов. Два плавания в Японию не состоялись из-за отсутствия груза, а вместо двух рейсов в Озерную был сделан один с заходом в Ичу,

Крутогурово и Кихчик. Изменение маршрута было вызвано нехваткой тоннажа судов СТФ, выделенных для работы на западном побережье Камчатки. По этой же причине пароход вместо рейса на восточное побережье еще раз ходил на западный берег Камчатки и охотское побережье.

«Якут» вместо четырех плановых рейсов совершил всего три: осенний не состоялся из-за отсутствия бункерного угля. «Ительмен» вместо четырех плаваний сделал два: сорвалось весеннее по маршруту Владивосток — Петропавловск и не состоялось осеннее из-за традиционной нехватки топлива. Наиболее удачно в 1932 г. работал «Эскимос», единственный пароход, справившийся с заданием [30, л. 40—43].

Всего в течение 1932 г. суда АКО перевезли 42 925 т и 7 218 пассажиров, что составило 73,5 % установленного годового плана. При этом рейсовые задания (план-наряды) были выполнены на 117 %. Результаты работы транспортных судов АКО за 1932 г. приведены в табл. 3.6, составленной по данным [30, л. 44].

Таблица 3.6

Показатель	Трансфинплан			План-наряд		
	задание	факт	%	задание	факт	%
Миль плавания	53 572	41 327	77,2	37 734	41 327	109,5
Скорость, уз.	7,4	6,6	89,2	6,7	6,6	98,5
Исп. грузоп., %	46,0	51,8	112,6	46,4	51,8	111,7
На ходу, ч	9 192	6 377	69,4	6 305	6 377	101,2
Стоянка, ч	19 121	15 637	81,8	13 587	15 637	115,1
Время рейса, ч	28 320	17 722	62,6	19 892	17 722	112,3
Грузы, т	62 900	42 925	68,3	37 955	42 925	113,1
Пассажиры, чел.	5 300	7 218	132,6	4 903	7 218	147,2
Выполнение, %	100	73,5		100	117	

Основным недостатком в работе флота в 1932 г. вновь, как и ранее, являлись большие непроизводительные простои во Владивостоке. На 1 августа суммарное опоздание прибытия пароходов на промыслы составило 300 дней. Снова напряженное положение складывалось с доставкой жидкого топлива в рыбокомбинаты [21, л. 11].

В состав рейдового флота в течение 1932 г. вошли более двадцати заказанных в прошлом году катеров, восемь барж и десять кунгасов. Рейдовый флот, выполнявший операции по погрузке и разгрузке пароходов и перевозивший грузы по рекам Камчатка, Анадырь и Авача, в начале 1932 г., после исключения ряда износившихся судов, насчитывал 52 единицы. Эта численность была явно недостаточной и не покрывала потребностей общества, табл. 3.7 [29, л. 52].

Таблица 3.7

Пункт	Требуется, шт.			Фактически, шт.		
	катера	кунгасы	баржи	катера	кунгасы	баржи
Петропавловск	12	25	—	7	11	—
Усть-Камчатск	13	6	7	4	2	5
Корф	2	1	6	—	1	—
Анадырь	16	18	—	10	12	—
Итого:	43	50	13	21	26	5

Особое внимание общество в 1932 г. намечало уделить работе своего рейдового и речного флота по обеспечению перевозок угля из Корфа и по р. Камчатке.

24 июля 1932 г. дирекция АКО рассматривала вопрос о строительстве в Корфе обогатительной фабрики для переработки местного угля. Предполагалось наладить на ней производство угольных брикетов, которые мог использовать и морской флот. Они должны были выпускаться в ненавигационный период, а затем складироваться до прихода за ними пароходов [31, л. 119 об.].

В 1932 г. была обозначена задача переноса ремонтной базы флота на Камчатку. «Ремонт пароходов должен производиться на Камчатке, в этом отношении мы должны покончить с материком и все строительство производить на Камчатке. А управление транспорта и связи никаких мер не принимает, чтобы докование производить здесь, чтобы ремонтировать пароходы» [26, л. 93]. Но до реального создания предприятий, способных проводить доковый ремонт, в Петропавловске еще не было никаких условий, пока здесь действовали лишь маломощные механические мастерские АКО.

В целом работа мастерского транспорта за пять лет деятельности АКО (1928—1932 гг.), совпавшие с первой «сталинской» пятилеткой, характеризуется приведенными ниже показателями. Фактическое вступление специализированных транспортных судов в строй в названный период показано в табл. 3.8, построенной по данным [11, л. 26].

Таблица 3.8

Год	Судно, дедвейт, т	Суммарный дедвейт, т
1928	«Чукотка», 620	
1928	«Охотск», 1 354	1 965
1929	«Якут», 4 340	
1929	«Эскимос», 4 952	11 257
1930	«Ительмен», 6 700	
1930	«Орочон», 6 800	24 757

Суммарный грузооборот АКО в 1928—1930 гг. отражает табл. 3.9.

Таблица 3.9

Характер груза, т	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Снабжение населения	5 000	7 200	17 000	21 100	30 000
Прочий завоз	35 000	50 000	181 000	91 900	93 000
Вывоз продукции	30 000	42 000	51 200	54 800	53 500
Итого:	70 000	99 200	149 200	167 800	176 500

Распределение этого грузооборота по судам различных ведомств, обслуживавших Камчатку (АКО, СТФ и фрахтованного иностранного флота), характеризует табл. 3.10.

Таблица 3.10

Владелец	Снабгруз, т, (%)	Прочий завоз, т (%)	Вывоз, т (%)	Всего, т (%)
<u>1928 г.</u>				
АКО	1 600 (32)	—	—	1 600 (2,3)
СТФ	—	8 000 (20)	6 000 (20)	14 000 (20)
Фрахт*	3 400 (68)	27 000 (80)	24 000 (80)	54 400 (77,7)
Итого:	5 000	35 000	30 000	70 000
<u>1929 г.</u>				
АКО	4 200 (58)	3 300 (6,6)	5 500 (13)	13 000 (13)
СТФ	3 000 (42)	8 000 (16)	6 500 (15)	17 500 (18)
Фрахт*	—	38 700 (77,4)	30 000 (72)	68 700 (69)
Итого:	7200	50 000	42 000	99 200
<u>1930 г.</u>				
АКО	17 000 (100)	4 500 (2,5)	4 500 (9)	26 000 (10,5)
СТФ	—	22 400 (12,4)	2 400 (4,7)	24 800 (10)
Фрахт*	—	42 500 (78,6)	38 700 (75,4)	81 200 (72,5)
Кработоргест	—	11 600 (6,5)	5 600 (10,9)	17 200 (7)
Итого:	17 000	81 000	51 200	149 200
<u>1931 г.</u>				
АКО	21 100 (100)	5 300 (5,7)	1 800 (3,3)	28 200 (17)
СТФ	—	36 400 (40)	13 400 (24,5)	49 800 (30)
Фрахт*	—	50 200 (54,3)	39 600 (72,2)	89 800 (53)
Итого:	21 100	91 900	54 800	167 800
<u>1932 г.</u>				
АКО	24 000 (80)	20 000 (21,5)	8 800 (16,5)	52 800 (30)
СТФ	2 300 (8)	22 000 (23,5)	2 000 (3,8)	26 300 (15)
Фрахт*	3 700 (12)	51 000 (55)	42 700 (79,7)	97 400 (55)
Итого:	30 000	93 000	53 500	176 500

* Имеется в виду фрахтованный иностранный флот.

Данные табл. 3.9 и 3.10 показывают, что рост грузооборота АКО соответствовал устойчивому расширению его рыбной промышленности. С 1928 по 1932 гг. объем перевозок вырос с 70 000 до 176 500 т, то есть в 2,52 раза, а добыча сырца увеличилась со 110,2 до 672,0 тыс. ц, то есть более чем в шесть раз. Резкое увеличение грузопотока в 1930 г. можно объяснить состоявшимся в этом году переводом аппарата АКО на Камчатку и вызванной этим активизацией строительства в Петропавловске, потребовавшей доставки дополнительных стройматериалов и оборудования.

Явно прослеживается тенденция к сокращению использования фрахованного иностранного флота: с 80 % в 1928 г. до 55 % в 1932 г. При этом роль собственных судов АКО возрастала: с 6,6 % в 1929 г. до 21,5 % в 1932 г. Одновременно следует отметить достаточно четко просматривающуюся специализацию флота АКО на доставке путинных грузов (от 32 % всего их объема в 1928 г. до 100 % в 1930—1931 гг. и 80 % в 1932 г.).

В 1933 г. АКО предполагало увеличить численность своего флота за счет приобретения новых судов. 29 июля 1933 г. его дирекция рассматривала вопрос о назначении комиссии для осмотра парохода «Молот». Это судно оказалось непригодным для плавания во льдах, и от него решили отказаться. Дирекция решила обратиться в Наркомснаб с «просьбой добиться перед Наркомводом распоряжения о передаче нам парохода “Ола”, специально приспособленного к плаванию на Камчатке, имеющему специальные приспособления» [32, л. 27].

Фактически в 1933 г. флот АКО не только не увеличился, но напротив, — он сократился: пароход «Якут» временно передавался одной из дальневосточных организаций. Установить обстоятельства передачи судна не удалось ввиду утраты большей части документов, охватывавших период 1932—1933 гг., однако об этом свидетельствуют официальные отчетные данные о работе флота в 1933 г., приведенные в табл. 3.11 [30, л. 1]. Они не содержат результатов деятельности «Якута». Кроме того, подготовленный обществом «Конъюнктурный обзор» деятельности управления порта и водного транспорта за 1934 г. свидетельствует о том, что это судно вернулось «в систему АКО» только 1 января 1934 г. [28, л. 23].

Как свидетельствуют данные табл. 3.11, ходовое время флота АКО в 1933 г. составило 30,6 % общего эксплуатационного. Остальные 69,4 % пришлось на стоянки, большая часть которых была затрачена на непроизводительное ожидание бункеровки, грузов и причалов. Внеэкс-

плуатационное время (ремонт) достигло 46,2 % общего календарного и по-прежнему свидетельствовало о крайне слабой судоремонтной базе. Невысокий коэффициент использования грузоподъемности судов (в среднем 56,7 %) объясняется тем, что они перевозили большое количество пустой консервной тары.

Таблица 3.11

Показатель	«Эскимос»		«Ительмен»		«Орочон»		Все суда		
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	% вып.
Рейсы	4	2	4	2	4	3	12	7	58,3
Миль	11 945	9 345	13 079	9 980	10 295	10 077	35 319	29 402	83,2
На ходу, ч	2 304	1 368	2 256	1 560	1 872	1 412	6 432	4 340	67,5
Стоянка, ч	2 976	2 904	3 624	4 056	3 456	2 842	10 056	9 802	97,5
Ремонт, ч	3 480	4 488	2 880	3 144	3 432	4 506	9 792	12 138	80,7
Груз, т	14 900	8 490	18 100	14 494	19 300	15 200	51 490	38 184	74,2
Пассажиров	1 500	1 738	2 800	3 038	2 400	876	6 700	5 652	84,4
Грузоподъем., %	54,3	48,7	43,2	59,6	55,8	61,8	51,1		56,7

3.2. РАСШИРЕНИЕ МАСШТАБОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФЛОТА АКО (1934—1936 гг.)

В 1934 г. АКО предполагало завезти на Камчатку для своих нужд 250 000 т грузов. Управление порта и водного транспорта должно было переработать 104 000 т, то есть 41,6 % этого объема [33, л. 2]. Как видно, нагрузка на флот общества должна была возрасти против 1932—1933 гг. почти вдвое. При сохранении прежней численности судов он с таким объемом перевозок самостоятельно справиться не мог. В соответствии с проектом постановления СНК СССР, составленным в недрах АКО, для усиления морского транспорта общества предлагалось в 1934 г. передать ему из Наркомвода четыре парохода: по два сухогруза и лесовоза грузоподъемностью, соответственно, по 5 000 т и 2 500 т. Фактически же в 1934 г. АКО получило пароход СТФ «Колыма» и пять паровых рыболовных траулеров.

«Колыма» начала работать в АКО 20 июля 1934 г. Этот пароход — ветеран российского Добровольного флота, построенный в Норвегии в 1906 г., — с 1911 по 1932 гг. семнадцать раз принимал участие в полярных рейсах. Его чистая грузоподъемность составляла 1 200 т. Несмотря на почтенный возраст судна, его корпус и машина находились в хорошем состоянии, замены требовали котлы и спардечная палуба. Временно до конца навигации на «Колыме» оставался прежний экипаж из моряков СТФ. Часть из них позднее перешла на работу в АКО.

Построенные в 1929—1930 гг. траулеры «Дальневосточник», «Блюхер», «Буревестник», «Восток» и «Палтус» являлись вполне современными судами и имели удовлетворительное техническое состояние. Ранее они принадлежали закрытому «за неперспективностью» владивостокскому Тралтресту. Принимали траулеры во Владивостоке. После перегона в Петропавловск они встали на ремонт и фактически вступили в строй во второй половине года: «Восток» — 6 мая, «Буревестник» — 16 июля, «Палтус» — 7 сентября, «Блюхер» — 25 сентября, «Дальневосточник» — 16 октября [28, л. 23].

Первые годы в составе АКО траулеры не использовались как промысловые, выполняя функции транспортов, ледоколов или административно-разъездных судов. Так, в соответствии с приказом № 111 от 29 марта 1935 г. «Дальневосточник» с 1 апреля до конца года выделялся в распоряжение начальника АКО [34, л. 57а].

Ненормальность такого положения понимали многие моряки. Помощник капитана «Дальневосточника» по политической части А. А. Беляков 10 октября 1935 г. докладывал руководству политсектора общества о том, что он считает «неправильным существующее отношение к траулеру со стороны АКО». Зимой 1934—1935 гг. судно использовалось как ледокол во Владивостоке, что привело к повреждению его корпуса и поломке лопастей гребного винта, вызвавшей снижение скорости хода на два-три узла.

Траулер являлся своеобразным резервом комсостава для крупных судов, в результате чего текучесть штурманов и механиков на нем была особенно велика, а их должности зачастую замещали матросы и машинисты. По распоряжению начальника АКО, зимой 1935—1936 гг. его трюмы предполагалось переделать под каюты для пассажиров. «Траулер, как судно специального назначения для лова рыбы, разрушается и использованием его не по назначению, и переделкой по прихоти администрации АКО... Невольно становимся пособниками разрушения траулера», — констатировал Беляков [35, л. 37].

Техническое состояние крупнотоннажных пароходов АКО к концу 1933 г. значительно ухудшилось, все они требовали капитального ремонта. Управление порта и водного транспорта добилось у правительства СССР на его проведение специальных ассигнований в сумме 1 275 тыс. руб. Работы проводились во Владивостоке хозяйственным способом и силами Дальзавода. Крупный ремонт стал причиной позднего вступления судов в эксплуатацию: «Орочон» вышел в первый рейс 3 апреля, «Ительмен» — 15 апреля, «Эскимос» — 16 июня и

«Якут» — 6 сентября. Тем не менее, все основные снабженческие рейсы по восточному и западному берегам Камчатки и охотскому побережью были выполнены успешно. Кроме того, руководство АКО полагало, что его суда, будучи после ремонта в хорошем состоянии, имели возможность выполнить рейсы зимой 1934—1935 гг. без обычного текущего технического обслуживания.

К концу ноября 1934 г. морской флот АКО включал «пять пароходов тоннажем 17 808 т, пять тральщиков тоннажем 772 т... На всех судах численность экипажей 448 чел., коммунистов 13, сочувствующих 14, комсомольцев 46» [36, л. 2]. К 1 ноября 1934 г. он справился с планом грузоперевозок на 89,7 % [33, л. 2].

Еще через месяц его пароходы имели следующие показатели выполнения плана: «Орочон» — 94 %, «Ительмен» — 131 %, «Эскимос» — 81 %, «Якут» — 58 %. Невыполнение объяснялось поздним окончанием ремонта судов на Дальзаводе. Управление порта и водного транспорта АКО полагало, что работу судов следует учитывать с момента их выхода из ремонта, то есть по результатам выполнения рейсовых заданий. С учетом этого, по расчетам управления, выполнение рейсовых планов каждым из четырех основных снабженцев («Ительменом», «Орочоном», «Эскимосом» и «Якутом») составляло не менее 100 % [33, л. 5].

Результаты работы крупных судов АКО в 1934 г. показаны в табл. 3.12 [37, л. 6].

Таблица 3.12

Судно	Трансфинплан		Факт*		% выполн. к плану
	груз, т	пас., чел.	груз, т	пас., чел.	
«Орочон»	17 000	—	15 980	46	94
«Ительмен»	15 500	—	17 984	2 283	131
«Эскимос»	12 500	—	7 737	2 383	81
«Якут»	8 700	—	4 199	833	58
Итого:	53 700	—	45 900	5 545	96

* Доставка одного пассажира учитывалась как перевозка тонны груза.

Грузоперевозки крупнотоннажными судами в 1934 г. (45 900 т) по сравнению с 1933 г. (38 184 т) выросли на 20,2 %.

Традиционными сложностями в работе пароходов-снабжения оставалась медленная погрузка во Владивостоке, вызванная задержками подачи грузов. По этой причине в течение года «Ительмен» простоял 45, «Эскимос» — 30, а «Орочон» — 27 суток.

Несмотря на то что руководство АКО неоднократно заявляло о том, что каботажные суда ему крайне необходимы, похоже, что их прибытие

застало его врасплох. До конца года они эксплуатировались без расписания: каждый рейс назначался самим начальником АКО, а в процессе его выполнения рейсовое задание неоднократно изменялось. Из-за подобной неплановости суда простаивали, а часть срочных грузов так и не удалось забросить на место назначения [37, л. 6—6 об.].

Тем не менее, все каботажные суда заметно перевыполнили рейсовые задания: «Колыма» — 111 %, «Буревестник» — 161 %, «Блюхер» — 150 %, «Восток» — 148 %, «Дальневосточник» — 130 %, «Палтус» — 122 % [36, л. 2]. Это факт заслуживал внимания и свидетельствовал о том, что мобильность малого флота в камчатских условиях оказалась значительно выше, чем паромов грузоподъемностью 3 500—5 000 т.

Показатели работы каботажного флота приведены в табл. 3.13.

Таблица 3.13

Судно	План-наряд		Факт		% выпол- нения
	груз, т	пас., чел.	груз, т	пас., чел.	
«Колыма»	4 000	170	4 161	469	111
«Восток»	3 773	174	4 126	1 701	148
«Буревестник»	2 404	24	3 553	362	161
«Палтус»	840	17	840	213	122
«Дальневосточник»	612	13	530	293	130
«Блюхер»	122	51	178	82	150
Итого:	11 751	449	13 388	3 120	135

Общее количество перевезенного судами АКО груза в 1934 г. составило 59 288 т, а с учетом пассажиров — 67 953 т против плановых 104 000 т. В сумме годовое задание было выполнено всего на 65,3 %.

В ноябре 1934 г. все траулеры, кроме «Блюхера», ушли во Владивосток на ремонт и зимовку. Их дальнейшее плавание в условиях Камчатки считалось в зимний период опасным [33, л. 7]. Вскоре траулер «Палтус» был передан Дальморзверьтресту, где в течение нескольких лет использовался как зверобойное судно, промысля моржа в Северном Ледовитом океане. Так, по сообщению директора треста А. Л. Лузина, к 20 июля 1936 г. «Палтус» добыл 1 102 моржа при годовом плане в 1 000 животных [38, № 174]. Крупные пароходы продолжали работать в камчатских водах: ледовые рейсы уже прочно вошли в практику флота АКО.

Суда НКМФ СССР в 1934 г. доставили на Камчатку 71 190 т различных грузов, 6 000 т угля, 5 204 куб. м леса и 12 378 пассажиров. План завоза ими также не был выполнен (по грузу — 56 %, по пассажирам — 54 %). Во Владивосток пароходы НКМФ вывезли 22 556 т

рыбопродукции и 8 181 пассажиров. Здесь процент выполнения плана составил: по грузу — 61 %, по пассажирам — 110 % [30, л. 34].

Большинство пароходов, заходивших в Петропавловск, прибывали с нарушением расписания и неравномерно. В некоторые периоды, особенно летом, в порту собиралось одновременно до восьми судов различных ведомств. Порт же при наличии всего двух пирсов мог поставить у них только одно и обрабатывать на нем всего два трюма. При этом 120 грузчиков, которыми располагал порт, при круглосуточной работе могли выгрузить за сутки (по нормам) 520 т угля и 550 т ящичного груза. Таким образом, на разгрузку крупного парохода уходило от 7 до 10 суток. Кроме этого, его еще нужно было забункеровать водой и топливом. Остальные суда в это время простаивали на рейде в очереди, ожидая освобождения пирсов.

Рейдовая разгрузка портовыми плавсредствами отличалась невысокой производительностью (150—180 т в сутки) и значительно сократить простой судов не могла. Увеличить численность грузчиков порт был не в состоянии из-за тяжелых жилищных условий. Поэтому люди работали по двенадцать часов в сутки без выходных, отдыхая, как правило, в непогожие дни [33, л. 2].

Начальник АКО А. И. Адамович, сменивший в апреле 1934 г. директора-распорядителя Б. И. Гольдберга, 2 сентября 1934 г. докладывал наркому А. И. Микояну о мерах, которые следовало предпринять для улучшения работы порта. По мнению Адамовича, он нуждался в мощном катере со стальным корпусом и машиной мощностью 180 л. с., могущем обеспечить подход судов к причалу в течение круглого года, нескольких 100-тонных баржах и восьми 20-тонных кунгасов. Наличие такого рейдового флота стоимостью 540 тыс. руб. позволило бы проводить одновременную обработку нескольких пароходов, что привело бы к ускорению их оборачиваемости.

Для того чтобы к причалу могли подходить суда с большой осадкой, портовый Ковш требовал углубления с выемкой 160 тыс. куб. м грунта. Стоимость этих работ оценивалась в 200 тыс. руб. Сам причал нуждался в расширении затем, чтобы на стоявшем возле него судне могли одновременно вестись работы в четырех трюмах. Подобная модернизация требовала еще 600 тыс. руб. [39, л. 28].

Особенности работы судов АКО в 1934 г. отражают приведенные ниже эпизоды, почерпнутые из официальных отчетов командования судов, адресованных руководству общества. Пароход «Эскимос» с 30 июня по 1 августа 1934 г. находился на западном побережье Камчатки,

перевезя на промыслы 1 200 т угля, 1 304 бочки и более тысячи рабочих. Участвуя в конкурсе на лучшее судно АКО, его экипаж добился повышения скорости хода: за вахту пароход проходил 36—38 миль вместо традиционных 30—32. Работая на выгрузке, команда перевыполнила план на 109,6 % [35, л. 6].

С 3 августа по 6 декабря 1934 г. «Эскимос» ходил по охотскому побережью. Его первый осенний рейс с полным грузом продовольствия и 200 пассажирами длился до 28 октября. С рейсовым заданием моряки справились на 125 %. Победителем внутрисудового соревнования стал второй механик С. Н. Любимов, добившийся безотказной работы вверенной ему главной машины и «мобилизовавший машинную команду на установку к 17-й годовщине Октября динамомшины, что было сделано на два дня раньше». Вместе с ним отлично трудились машинисты Лабут и Егоров, а также другие члены экипажа — Васильев, Деев, Турпак, Коновалов. По результатам рейса 11 чел. были награждены денежными премиями.

Некоторые моряки получили повышения: третий помощник капитана Пальков стал ревизором, машинный ученик Семенюта был переведен в машинисты, четвертый механик Харламов — в третьи механики. Несколько человек заслужили взыскания в виде наложения трехсуточного ареста с исполнением служебных обязанностей за пьянство и дебош в порту, внеочередных нарядов за невыход на вахту и оставления без берега на десять суток за «неуставные» взаимоотношения с машинным учеником. Два моряка были уволены как не справившиеся с работой, среди них — за халатное несение службы — ревизор.

За время второго рейса 24 члена экипажа выполнили задание на 102—137 %. В ходе этого плавания команда занималась «самозаготовкой» продуктов, запасая икру, рыбу, балык — это помогало разнообразить пищу [35, л. 13—14].

22 сентября 1934 г. из Владивостока в очередной рейс вышел пароход «Якут». Судно получило задание снабдить Корф и Олюторку продовольствием, а затем идти на Сахалин за углем для Петропавловска. Во время захода на прямом пути в Петропавловск задание было изменено: теперь «Якуту» следовало идти вначале на о. Карагинский и в Кичигу, а затем — в Корф и в Олюторку. На обратном пути, собрав рыбопродукцию и сняв с промыслов рабочих, пароход зашел в Усть-Камчатск. Рейсовый план был выполнен на 129,7 %.

За время плавания отличился старший механик М. Н. Осколков, «сумевший организовать на протяжении всего рейса бесперебойную

работу механизмов и подготовить пароход к приему пассажиров (отопление твиндеков)». Благодарности и премии по случаю годовщины революции 1917 г. получили машинисты Либо-Чен, Мамотюк, Юн-Чжен-Рай, кочегары Фимиков, Дейчман, Кулеш, второй помощник капитана Гринько, матросы Колобов, Кужель, Кривоногов.

Помимо поощрений, за период рейса комсостав и команда «заработали» 14 взысканий. Двое моряков за серьезные проступки были уволены с судна. Главной причиной нарушений дисциплины традиционно являлось пьянство. 17 октября во время стоянки в Корфе из-за этого второй помощник прекратил выгрузку, а третий — не вышел на вахту. Происшествие случилось поздно ночью, когда капитан и его старший помощник спали, поэтому оно вовремя не было пресечено.

Осенние и зимние плавания «Якута» протекали в неблагоприятных метеоусловиях. Часть экипажа страдала морской болезнью, особенно несколько кочегаров и судовой медик (лепком). Для того чтобы поддерживать нормальное действие энергетической установки судна, на работу кочегарами были приняты пассажиры. Обязанность лепкома стал выполнять врач, ехавший на судне в качестве пассажира.

За время рейса имелись две пропажи груза: вначале оказалась разбитой бочка с огурцами, «большинство которых похищено», затем «старшим тальманом грузовой артели совместно с береговым тальманом была пробита гвоздем бочка с вином, из которой они выпили несколько литров». Виновников отстранили от работы.

Вполне возможно, что экипаж потянуло на соленькое из-за плохого питания. По замечанию помполита судна, «в полученной рейсовой норме полностью отсутствовали овощи... Из-за отсутствия овощей имеются признаки цинги». Такое положение вызвало недовольство команды: «кочегары Безносюк, Алексюк, Хотов пытались определить положение с питанием как голод... Из-за плохого питания имеются настроения с приходом в Петропавловск уйти с парохода».

Днем 3 ноября комсостав «бойкотировал командира и не вышел к обеду в кают-компанию. Так он потребовал убрать буфетчицу, которая ударила по лицу уборщицу». Бойкот стал ответом капитану на нежелание разбираться в этом «бабском» конфликте.

Образовательный и политический уровень команды повышался на специальных занятиях. Уроки проводил кружок по борьбе с малограмотностью. Специальные знания совершенствовались на технических курсах. Помимо них, капитан и старший механик ежемесячно давали

штурманам и механикам индивидуальные учебные задания и систематически проверяли их выполнение.

В декабре с ехавшими на пароходе рабочими комбинатов проводились митинги «о смерти т. Кирова, в результате которых рабочие постановили организовать бригады для помощи в погрузке парохода в Усть-Камчатске». Кроме этого, были «проработаны постановления об отмене карточной системы, организован сбор средств в помощь жертвам испанского фашизма. Всего собрано с пассажиров и команды 5 700 руб.» [35, л. 42—44].

В 1934 г. на судах АКО появилась новая должность. Приказом по НКПС СССР № 1210 от 29 апреля 1934 г. при АКО учреждался политсектор [34, л. 3]. Он должен был обеспечить политическим руководством основные производственные подразделения, в том числе, морской флот. Политсектор начал свою деятельность 6 июля 1934 г. Его центральный аппарат размещался в Петропавловске и первоначально состоял из 10 чел. Возглавлял его А. Р. Орлинский [40, л. 3]. На судах появились помощники капитана по политической части (помполиты). «Для освоения новейшей техники морского лова на судах рыбной промышленности, создания на рыболовческих судах военной дисциплины и воспитания образцового советского моряка, обеспечивающих выполнение производственных планов, создается институт помощников капитана по политической части...» — гласил приказ по Народному комиссариату продовольствия и снабжения СССР, изданный в январе 1934 г. [41, л. 1].

Главными задачами помполитов стали идеологическая работа среди личного состава судов по проведению «линии ВКП(б)» и надзор за его политико-моральным состоянием. На них также возлагались воспитательные и образовательные функции. Первым документом, регламентировавшим их деятельность, стало «Временное положение о помощнике капитана по политической части на судах Дальневосточного края», утвержденное НКПС СССР 29 января 1934 г. Помполиты находились на особом положении: на них не распространялись дисциплинарные права, присвоенные капитанам в отношении других лиц экипажа. Основной формой связи «комиссаров судов» с вышестоящими политотделами служили так называемые «политдонесения», составляемые по окончании рейсов. Донесения отражали производственную деятельность судна, ход политической, технической и оборонной учебы, включали массу интересных бытовых подробностей.

Назначение и снятие помполитов судов производилось приказами политуправления вначале НКПС СССР, а с 1935 г. — народного комиссариата пищевой промышленности СССР (Наркомпищепрома СССР или НКПП СССР). Так, 11 ноября 1935 г. приказом НКПП СССР № 17 помполитами на судах АКО утверждались: на «Якуте» — В. П. Ребров, на «Ительмене» — Н. Н. Сельянов, на «Колыме» — М. Н. Лялин, на «Кижуче» — А. С. Сучков, на «Чавыче» — И. А. Поздняков, на «Эскимосе» — В. П. Огнев, на «Ките» — В. Н. Прокофьев, на «Дальневосточнике» — А. А. Беляков, на «Блюхере» — А. В. Литвинцев. Вскоре к ним присоединились: на «Орочоне» — В. Г. Лопырев, на «Бувестник» — И. И. Петров [42, л. 31, 33].

В соответствии с духом эпохи на вооружение помполитов был взят лозунг сталинского «железного наркома» Л. М. Кагановича: «Бдительность требует, чтобы мы удесятерили свою работу, бдительность требует, чтобы мы везде и всюду разили врага, до конца ликвидируя его остатки!».

Развитие рыбной промышленности Камчатки в 1930-х гг. в значительной степени сдерживалось отсутствием береговых и плавучих холодильных мощностей. В ходе разработки второго пятилетнего плана АКО (1933—1937 гг.) предполагало приобрести два плавучих рефрижератора и шесть шхун-морозилок. Совещание директоров АКО, состоявшееся 11 августа 1933 г., постановило «обязательно предусмотреть в 1934—35 г. приобретение двух плавучих мороз-рефрижераторов» [32, л. 21, 128 об.]. Упомянутым выше проектом постановления СНК СССР предполагалось в течение четвертого квартала 1934 г. передать АКО рефрижераторы, работавшие на Черном море. В их число входили «Кубань», «Волга», «Днестр» и «Нева» [43, л. 8, 11].

Эти современные суда, строившиеся в 1931—1932 гг. на Адмиралтейском заводе в Ленинграде, имели дедвейт 3 904 т и чистую валовую вместимость 1 777 рег. т. Рефрижераторы длиной 102,9, шириной 14,8 и осадкой 7,6 м были оборудованы дизельными энергетическими установками с двигателями фирмы «MAN» типа 6KZ 60/100, развивавшими мощность 2 100 л. с. Суда имели по четыре трюма с воздушным охлаждением. В АКО они так и не поступили, так как вошли в состав базировавшегося во Владивостоке «Востокрыбхолода», став первыми дальневосточными транспортными рефрижераторами.

В 1935 г. для нужд АКО на Камчатку требовалось доставить уже 300 000 т различных грузов и вывезти с полуострова 78 000 т рыбопродукции. Кроме этого, каботажными перевозками с восточного

побережья внутри области следовало перебросить еще 73 000 т угля и леса. Имевшимися крупными судами, докладывал в Москву начальник АКО И. А. Адамович, можно было доставить не более 85 000 т или 22 %. Еще сложнее обстояло дело с местными перевозками. Каботажная группа в составе парохода «Колыма» и траулеров могла обработать всего 8 700 т, то есть всего 12 % потребности.

По мнению Адамовича, «эти цифры с достаточной полнотой свидетельствуют о необходимости коренного изменения положения с транспортом... Основным условием работы транспорта мы ставим приобретение в 1935 г. четырех морских пароходов: двух по 5 000 т, стоимостью 6 200 тыс. руб., и двух пароходов-лесовозов по 3 400 тыс. руб.» [40, л. 28]. Такая высокая стоимость новых судов закладывалась, видимо, с учетом желаемой покупки судов, выходящих из новостроя.

На 1935 г. АКО на свои основные отрасли хозяйства в подготовленном им проекте приказа по НКПП СССР запрашивало следующие капиталовложения [43, л. 5—6]:

- на развитие порта в Петропавловске — 2 250 тыс. руб.;
- на обновление и ремонт транспорта, использующегося на р. Камчатке — 2 110 тыс. руб.;
- на приобретение новых морских судов — 9 600 тыс. руб.

Фактически выделенные суммы оказались существенно меньшими. 6 января 1935 г. СНК СССР принял постановление № 26-5-сс «О покупке пароходов для рыбной промышленности Дальневосточного края». 15 января 1935 г. в Москве при импортном управлении НКПП СССР по этому поводу состоялось совещание, на котором от АКО присутствовали его начальник Адамович, управляющий московской конторой Реске и начальник петропавловского порта АКО Вереникин.

Правительство выделило в распоряжение НКПП СССР один миллион рублей. Наркомат намеревался приобрести на эти деньги буксир ледокольного типа ориентировочной стоимостью в 175 тыс. руб., а на остальную сумму купить старые суда суммарным дедевитом примерно в 23 тыс. т. Не позднее 16 января 1935 г. НКПП обязывался передать технические требования к ним Машиноимпорту, на который возлагалась их покупка и оформление документов.

Для выезда за границу с целью осмотра судов НКПП назначил комиссию в составе двух капитанов, двух старших механиков и представителя наркомата, установив ей крайней датой выезда 1 февраля 1935 г. В случае более поздней отправки комиссии срок закупки судов мог быть пропущен, так как с середины апреля они начинали выходить

из консервации и отправлялись в плавание. К 1 февраля НКПП вместе с Наркомводом и Совфрахтом должен был выяснить возможность отправки купленных судов с импортными грузами от места их приобретения до южного порта СССР (в Одессу) и из нее — на Дальний Восток. К 15 февраля следовало закончить подготовку команд для них к выезду за границу [44, л. 22].

В начале февраля 1935 г. исполняющий обязанности начальника Главрыбы (Главного управления рыбной и морской зверобойной промышленности НКПП СССР) Серебряков издал распоряжение, которым ответственными за комплектование приобретаемых судов командами и за их отправку за границу назначались начальник сектора кадров Слесарев и старший инженер флота Виноградов. Последний откомандировывался в Ленинград, где должен был «немедленно приступить к исполнению служебных обязанностей». При наборе команд ему предписывалось «производить тщательную проверку, как квалификации, так и социального положения. Комплектование и найм экипажей судов производить для минимум годовой службы на судах Дальнего Востока». Все расходы по отправке команд возлагались на Дальневосточное рыбное управление (Дальрыбу) и АКО [44, л. 22].

От АКО в приеме и перегоне судов на Камчатку принимали участие капитаны Е. Д. Бессмертный и А. И. Щетинина. Вот как вспоминал об обстоятельствах покупки пароходов Е. Д. Бессмертный: «В начале марта 1935 г. меня вызвали в Москву: по распоряжению А. И. Микояна я был введен в состав комиссии Наркомпищепрома СССР по приемке судов в Германии. Комиссия находилась в Гамбурге. 31 марта я прибыл в Гамбург и в тот же день явился к председателю комиссии Никандру Павловичу Зеленову... (в Гамбурге первыми были куплены пароходы грузоподъемностью 1 500—2 500 т, названные «Иня», «Кижуч», «Терней» и «Тунец». — С. Г.). 12 апреля, оформив отправку последнего парохода в СССР, Зеленев с инженерами выехал в Лондон на приемку крупного рефрижератора “Пищевая индустрия”. Я остался в Гамбурге: ожидался приход трех пароходов компании “Ганза”, намеченных к покупке для АКО. Эти суда находились в портах Южной Америки, в Германию они должны были возвратиться в конце мая» [14, с. 209—210].

Пришедшие суда встали на ремонт на верфь «Ховальдсверке». Пароход «Хохенфельз», получивший название «Чавыча», приняла А. И. Щетинина — первая в мире женщина-капитан. «Танненфельз» стал именоваться «Симой». 7 июля 1935 г. советский флаг был поднят на «Найнденфельзе», переименованном в «Большой Шантар» (капитан