

Г. В. Убейволк) [14, с. 221]. Ремонт этих трех судов закончился в начале лета, и вскоре они ушли в СССР.

Помимо «Чавычи», для АКО предназначались пароходы «Сима» и «Кижуч». Последний пароход, построенный в 1922 г. и ранее носивший название «Малага», при дедрейте 2 500 т имел длину 81,6, ширину 11,6 и осадку в грузу 5,4 м. «Тунец» и «Терней», однотипные с «Кижучем», следовали в адрес других дальневосточных организаций.

По сообщению Е. Д. Бессмертного, направленному в адрес Адамовича, «Тунец» (бывшая «Катания») отличался от «Кижуча» только наличием одной тяжеловесной стрелы грузоподъемностью 20 т, установленной над вторым трюмом. Учитывая то обстоятельство, что аналогичной стрелой был снабжен и «Терней», Адамович 28 мая 1935 г. просил Микояна о передаче АКО «Тунца» взамен «Кижуча».

«Прошу Вас не подумать, что в данном случае я руководствуюсь узковедомственными интересами. Я обращаюсь к Вам только потому, что при каботаже в условиях особенно западного побережья Камчатки и в то время, когда мы еще вынуждены пользоваться иностранным тоннажем, мы имели следующий случай... Греческий пароход “Георгеус Николас” привез из Одессы груженные там кранами 10 тракторов ЧТЗ и 13 трехтонных автомашин. Прибывший “Николас” оборудован 2,7-тонными лебедками, которыми капитан категорически отказался сгружать автомашины, не говоря уже о тракторах, которые его стрелы технически не могли поднять. При таком положении мы должны были бы на этом же валютном пароходе везти трактора во Владивосток, а оттуда — уже по частям развозить по Камчатке. Нас выручило счастливое стечение обстоятельств — это то, что в это время пришел “Ангарстрой”, принадлежащий Морфлоту, имеющий сильные стрелы, который и сгрузил в петропавловском порту эти тракторы и машины» [44, л. 169].

23 и 24 мая 1935 г. «Тунец» и «Кижуч» вышли с грузами для АКО из Одессы в Петропавловск. Адамович предлагал по их прибытии разгрузить «Кижуч» и отправить его Сахалинскому госрыбтресту, которому ранее планировалось передать «Тунец», а «Тунец» послать из Петропавловска на западную Камчатку с тракторами, снятыми с «Георгеуса Николаса». В случае отказа начальник АКО просил наркома выделить ему «Тунец» хотя бы на один рейс — для доставки «тяжеловесов» на западное побережье.

Купленные суда начали поступать на Камчатку в середине лета 1935 г. Первым 17 июля пришел «Кижуч» под командованием капитана

И. П. Греченкова. Он доставил в адрес АКО 1 700 т различных грузов, среди которых были автомашины и продукты.

Переход «Кижуча» из Гамбурга до Одессы длился 16 суток. Из Одессы на Дальний Восток судно вышло 24 мая. На путь до Петропавловска оно затратило 53 дня, из них 46 — ходовых. Во время рейса «Кижуч» посетил Порт-Саид, Перим, Коломбо, Сингапур и Нагасаки. Погода благоприятствовала плаванию: на всем пути не было ни одного шторма. Наиболее тяжело во время рейса пришлось машинной команде: в тропиках температура в коچهгарном и машинном отделениях доходила до 60 градусов по Цельсию.

В Петропавловске «Кижуч» встал напротив складов АКО, размещенных на Озерновской кошке. Здесь его разгрузка производилась рейдовым способом при помощи «плавучки» порта. 19 июля на совещании у А. И. Адамовича был намечен план эксплуатации нового судна. В августе оно ушло в свой первый камчатский рейс: 26 числа «Кижуч» уже сдавал груз в Усть-Камчатске [45, № 165, 178, 197].

Следующей прибыла «Чавыча». Ее торжественно встречали в Петропавловске утром 12 сентября 1935 г. Пароход пришел из Германии в Одессу 15 июня 1935 г. Через месяц, 16 июля 1935 г. он с 2 800 т грузов общей стоимостью 7 млн руб., среди которых было оборудование для строившейся судоремонтной верфи, снялся в Петропавловск. Путь из Черного моря на Камчатку занял 58 суток [45, № 208, 212].

Некоторые обстоятельства первого рейса «Чавычи» и нахождения ее в советских и иностранных портах излагаются в политдонесении, датированном 30 октября 1935 г. Численность перегонного экипажа составляла 30 чел. Его поведение в Гамбурге и Одессе оценивалось как «приличное», но после выхода из Одессы команда начала пьянствовать. Особенно в этом усердствовали машинисты, коچهгары и механики во главе со вторым.

В Индийском океане, во время прохождения залива Аден, за борт в нетрезвом виде выпрыгнул судовой завпрод. При заходе в Японию (в Хакодате) команду отпустили на берег. «Часть команды зашла в ресторан, напилась пьяными и [ей] не хватило расплатиться денег, за что была арестована полицией... Доведено до консула СССР, который уплатил в ресторане, после чего команду выпустили».

Второй механик едва не допустил аварии котлов: «будучи на вахте, напился и улегся спать, вследствие чего могла произойти авария парохода, так как вода в котлах спущена на нижний уровень». Старший механик «настоящей борьбы за укрепление труддисциплины» в своем

хозяйстве не вел, «а занимался укрывательством, не желая себе неприятностей, потому что все перечисленные пьяницы — ленинградские перегонщики» [35, л. 51].

В Хакодате «Чавыча» погрузила на палубу несколько кунгасов и кавасаки, полученных в Японии в счет уплаты за КВЖД.

С приходом в Петропавловск перегонная команда и комсостав намеревались уйти из АКО. В качестве причин ухода они называли более низкую заработную плату при существенно более тяжелых, чем в Морфлоте, условиях работы, худшее снабжение и питание, а главное — отсутствие в городе жилплощади. «Сейчас команда ожидает прихода во Владивосток и [хочет] уйти с парохода... Старший помощник Остапюк (исполнявший обязанности капитана на время отпуска А. И. Щетининой. — С. Г.) только ожидает приезда капитана и уедет в Ленинград». После прибытия «Чавычи» на Камчатку второй механик был уволен «как дезорганизатор и лишен плавания сроком на один год». Кроме него АКО распрощалось еще с 15 чел. Пополнение экипажа камчатцами довело его численность к 29 октября 1935 г. до 42 чел.

Рейсовый план «Чавыча» выполнила на 104,3 %. Разгрузка парохода завершилась 7 октября. На следующий день начался прием грузов для предстоящего рейса по Камчатке. До конца октября его так и не завершили из-за нераспорядительности порта и АКОснабторга [35, л. 51].

В ноябре во время стоянки бригада механического цеха строящейся судовой верфи произвела на «Чавыче» небольшой ремонт, позволивший приспособить судно к зимнему плаванию: на пароходе заменили систему парового отопления. Вместо 12 старых грелок в твиндеках и жилых помещениях установили 36 более совершенных. Кроме этого, на судне провели ряд сварочных работ [45, № 266]. Этот ремонт стал одним из первых опытов деятельности нового предприятия.

В середине декабря 1935 г. «Чавыча» находилась в Митоге. Здесь сильнейшим штормом, пронесшимся над комбинатом 11 декабря, были разрушены многие здания и сооружения: главная контора, магазин, жилой барак, пекарня. К счастью, обошлось без жертв. 14 декабря судно передало на берег продовольствие и теплую одежду для пострадавших [45, № 291].

Последней в петропавловский порт прибыла «Сима» под командованием Е. Д. Бессмертного. 15 ноября она вышла из Владивостока с грузом угля, жидким горючим и живым скотом. Судно направилось в Петропавловск с заходом в Хакодате, где оно должно было принять 12 кавасаки, адресованных АКО. 26 ноября 1935 г. «Сима» пришла на

место назначения. На ее борту находилось более 4 000 т разных грузов: 2 693 т сучанского угля, 1 500 т продовольствия и промышленных товаров, 106 коров и быков, 10 лошадей, 60 телят и 56 свиней. В начале декабря «Сима» готовилась выйти в свой первый рейс до Находки, где намеревалась взять 4 500 т угля для Петропавловска [45, № 267, 274, 283].

Кроме транспортов, в 1935 г. АКО получило судно специального назначения — паровой спасательный буксир «Кит», построенный в Германии в 1921 г. Буксир, купленный в Бремене, имел машину мощностью 1 050 л.с., его экипаж насчитывал 28 чел. Судно было оборудовано мощной буксирной лебедкой и центробежным водоотливным насосом с часовой производительностью 1 200 т. При наличии на борту 350 т бункерного угля оно могло находиться в море до сорока суток. Хуже обстояло дело с запасами пресной воды: ее хватало всего на 12—13 суток. Для того чтобы повысить автономность «Кита», руководство АКО решило увеличить вместимость бункеров, перестроив буксир.

По сообщению капитана буксира Е. Е. Потапова, при прохождении пролива Ла-Манш судно попало в десятибалльный шторм, задавший ему изрядную трепку. В Бискайском заливе в топках котла провалились прогоревшие колосники, такое же происшествие случилось и у берегов Алжира. Команда самостоятельно отремонтировала судно и далее плавание продолжалось без особых происшествий. Во время перехода на Камчатку «Кит» несколько раз заходил в иностранные порты: Роттердам, Порт-Саид, Коломбо. В последнем он простоял семь суток, занимаясь чисткой котла и различными хозяйственными работами. Через 78 суток плавания «Кит» вошел в залив Золотой Рог. Во Владивостоке, куда он прибыл 30 июля, начался ремонт и подготовка к отправке на Камчатку [45, № 216, 217].

В Петропавловск «Кит» пришел вечером 14 сентября 1935 г. На его борту находилась партия нефтепродуктов в бочках. Капитан Потапов руководил судном до 19 сентября 1935 г., после чего был снят с должности и уволен за нарушение дисциплины и пьянство. Его заменил В. Т. Оводовский. В конце сентября судно под его командованием отправилось в свой первый рейс в Усть-Камчатск с грузом соли. Первый капитан «Кита» Е. Е. Потапов скончался в городской больнице 8 ноября 1935 г. Его смерть стала последствием массового отравления в столовой порта, произошедшего в праздничный день 7 ноября.

23 октября «Кит» принял участие в своей первой спасательной операции — снятии с мели парохода «Чавыча», с которой справился блестяще [46, л. 26, 33, 44]. В последующие годы буксир, вплоть до своей

гибели в 1938 г., использовался не только по прямому назначению, но и как транспорт, перебрасывая небольшие партии грузов и пассажиров.

Суммарная грузоподъемность трех новых судов («Чавычи», «Симы» и «Кита») составляла 7 156 т. В приказе по НКПП СССР № 1372 от 31 июля 1935 г., подписанном наркомом А. И. Микояном, отмечалось, что приобретение новых судов прошло успешно. «Командированный за границу для участия в отборе и приемке судов для рыбной промышленности Дальнего Востока капитан АКО т. Бессмертный Евгений Дмитриевич успешно выполнил возложенную на него работу по ремонту и приемке трех судов: “Сима”, “Чавыча”, “Большой Шантар”. Пароходы прибыли в Одессу в хорошем состоянии и не требовали ремонта для дальнейшего следования на Дальний Восток. Объявляю т. Бессмертному благодарность и премирую его фотоаппаратом системы “Лейка”» [47, л. 169].

Показатели работы флота на 1935 г. были установлены приказом дирекции АКО № 195 от 11 мая, табл. 3.14. Они не учитывали ожидающееся пополнение его новыми судами.

Таблица 3.14

Судно	Число рейсов	Груз, т	Миль плавания
«Ительмен»	5	26 753	14 067
«Орочон»	5	26 310	15 126
«Эскимос»	5	18 500	17 839
«Якут»	6	22 714	13 290
«Колыма»	5	10 765	12 494
«Восток»	17	3 384	12 220
«Буревестник»	17	3 516	12 200
«Блюхер»	8	1 128	1 590
Всего:	68	113 052	99 186

Средняя плановая себестоимость перевозки 1 т груза в 1935 г. устанавливалась в следующих размерах: при доставке на Камчатку с материка — 51, в каботажных перевозках — 94 руб. Себестоимость и отпускная стоимость одних суток эксплуатации судов на 1935 г., руб., приведены в табл. 3.15.

Таблица 3.15

Судно	Себестоимость	Отпускная стоимость
«Ительмен»	3 045	4 500
«Орочон»	3 125	4 600
«Эскимос»	2 466	4 000
«Якут»	2 782	3 900
«Колыма»	3 400	3 400
Траулеры	2 630	2 630

Так как «Колыма» и траулеры использовались исключительно для обслуживания нужд самого общества, их отпускная стоимость соответствовала себестоимости.

На ремонт судов в 1935 г. отпускалось всего 400 тыс. руб. Заработная плата экипажей, общая численность которых в середине года составляла 405 чел., определялась в 2 461,8 тыс. руб. На содержание мастерских и владивостокского морского транспортного агентства, насчитывавшего 20 чел., выделялось 180 тыс. руб. [34, л. 122—123].

Памятуя о плохом вывозе рыбопродукции в 1934 г., начальник АКО 14 мая 1935 г. издал приказ № 206, в котором указывал на то, что теперь необходимо перестроить работу флота, дополнительно усиливаемого новыми судами. «Эти мероприятия не дадут должного эффекта, если мы будем так варварски использовать эти пароходы». Приказ обязывал вновь назначенного начальника управления транспорта и порта М. М. Плехова «немедленно перестроить работу порта с тем, чтобы разгрузка и погрузка пароходов была поставлена на должную высоту — это главная, основная работа тов. Плехова».

Капитаны пароходов АКО отныне должны были докладывать Плехову о каждом случае простоев на комбинатах и в базах, сообщать фамилии директоров, которые «не выполняют предложенных планов по разгрузке... План путины 1935 г. не может быть выполнен, если мы действительно не перестроим свою работу в части погрузки и разгрузки пароходов» [44, л. 130].

Для предотвращения задержек судов разрешалось прибегать к авральным мерам. «Такого рода мотивы... что не хватает рабочих на разгрузку парохода “Ангарстрой”, разгрузку и погрузку “Ительмена” 8 мая с. г. при положении, когда на том же “Ительмене” находится 1 300 чел. рабочих, направляемых в Корф и Олюторку, которых можно было бы использовать в момент их нахождения на пароходе... — такие мотивы являются не объяснением, а только формальной ссылкой на объективные причины, даже тогда, когда их нет налицо» [44, л. 131].

Следует отметить, что руководство АКО не всегда объективно оценивало причины простоев своих судов, зачастую возлагая основную вину в этом на судовые экипажи. Так, заместитель начальника АКО Г. Д. Торпов связывал их с тем, что команды пароходов были укомплектованы, в основном, приморцами. «Благодаря тому, что наши команды пароходов являются жителями Владивостока, мы имеем целый ряд ненужных простоев во Владивостоке, которые отражаются на нашей работе. Например, в прошлом году “Ительмен” мог сделать рейс

еще, но он стоял, правда, в ожидании муки. “Орочон” также мог сделать рейс до Петропавловска, он также простоял во Владивостоке. А в этом году “Орочон” грузился в течение двух месяцев, в результате прибыл на Камчатку в такой период, когда он не может производить на побережье разгрузку. “Якут” грузился в течение двух месяцев, в результате его прибытия в Петропавловск нам придется делать в Петропавловске перегрузку, а с другой стороны, северные льды зашли в усть-камчатский порт, поэтому вряд ли нам “Якут” придется разгружать в Усть-Камчатске. [И это] в то время как в течение февраля и половины марта Усть-Камчатский район буквально представлял из себя озеро, а не Тихий океан, и работники Усть-Камчатска запрашивали, когда прибует пароход, когда его можно выгружать» [44, л. 72].

Такая позиция руководителя высокого ранга представляется достаточно странной. По сути, команды судов обвинялись в саботаже. Наверное, можно понять желание людей побыть после тяжелых плаваний дома с семьями, однако вряд ли главным источником простоев было их нежелание выходить в море. Видимо, причину неудовлетворительной работы флота следовало искать не в морях, а в плохом действии структуры, занимавшихся его эксплуатацией.

К 1935 г. назрела необходимость в очередном изменении системы завоза грузов на Камчатку. Жизнь требовала переноса главной базы флота АКО и основных снабжающих складов из Владивостока на Камчатку, в Петропавловск. 19 марта 1935 г. Торопов докладывал Адамовичу о том, что он поручил заместителю начальника политсектора АКО В. Т. Ершову, командированному во Владивосток для проведения совещания помполитов судов, решение ряда «хозяйственных вопросов». В их числе был и такой важнейший, как прикрепление всего флота АКО к петропавловскому порту и о его полном подчинении управлению транспорта и порта в Петропавловске. «Ты сам понимаешь, что хозяин тот, кто обладает материальными ценностями, отсюда и хозяином наших судов является, по существу, не Петропавловск и не управление транспорта, и даже не мы с тобой, а владивостокское морское агентство. Прежде всего — материальные блага, которые принимают за свою работу наши пароходы, — они планируются и оседают во Владивостоке» [44, л. 72].

Перенос базы флота в Петропавловск являлся необходимой мерой. Однако для ее выполнения следовало преодолеть массу проблем, в числе которых были такие сложнейшие, как организация судоремонтной базы, расширение и модернизация порта, решение крайне острой

жилищной проблемы и прочие, требовавшие больших затрат сил, средств и времени.

Одновременно следовало приступить к практическому изменению направлений грузопотоков, о чем говорилось еще в 1931—1932 гг.: теперь основная масса снабжения должна была следовать из иностранных и западных портов СССР (Ленинграда и Одессы) прямо в Петропавловск, минуя Владивосток. Отсюда грузы на охотско-камчатское побережье нужно было доставлять сразу в пункты назначения. Грузы дальневосточного происхождения, напротив, удобнее было забрасывать на рыбокомбинаты прямыми рейсами из Владивостока.

Вот как об этом 20 июня 1935 г. писал Адамович: «Передо мною стоял вопрос в прямом виде — направить ли в Петропавловск из Одессы промснаряжение, соль, горючее, промтовары и продовольствие в большом количестве, не имея складов в Петропавловске, или направить их во Владивосток и оттуда, при затруднении с тоннажем, переадресовать в Петропавловск при условии, что в самом Владивостоке тоже у нас складов, по существу, не хватает. И во-вторых, — рано или поздно мы должны выбирать из Владивостока, поскольку там Викторов (М. В. Викторов — флагман флота 1-го ранга, командующий только что организованным Тихоокеанским флотом. — С. Г.) претендует на наши склады. Я считаю, правильно было [бы] направить грузы из Одессы прямо в Петропавловск и отсюда уже развозить по Камчатке на наших пароходах. Для этого АКО заложило один склад в Петропавловске и построило его в этом году» [44, л. 134].

Помимо отечественных судов, в 1935 г. на Камчатку ходили фрахтованные «иностранцы». Ими, в частности, были греческие пароходы, пришедшие южным путем. Один из них, «Стефанис Костоманис», 20 мая 1935 г. вышел из б. Тарья в рейс по рыбокомбинатам западного побережья. По отчету суперкарга П. В. Гардина, за 29 суток плавания он обслужил Кихчик, Пымту, Воровское, Крутогорovo и Ичу, выгрузив здесь, в общей сложности, 5 358 т соли. Почти половина этого груза, принятого в Одессе навалом, за время перехода с Черного моря на Камчатку слежалась в монолит. Это потребовало дополнительных усилий по его дроблению, снизив производительность работ: средне-суточная выгрузка вместо плановых 500 т, предусмотренных чартер-планом, снизилась до 303,6. Рейс «Костоманиса» благополучно завершился 18 июня 1935 г. [48, л. 29].

Кроме «Костоманиса» на Камчатке работали еще 18 иностранных пароходов, в том числе японские и английские: «Дмитриос Инглезис»,

«Александра Хоэг», «Госей-Мару», «Айда-Мару», «Синто-Мару», «Шен-ли», «Чен-ли», «Нейон», «Снае-Мару», «Тен-ли», «Русей-Мару», «Мабель Моллер», «Иен-Чан», «Тетцзуан-Мару», «Лириан Моллер», «Виннифред Моллер», «Китаката-Мару» и «Хильда Моллер».

Первый из них пришел 1 июня, последний покинул берега полуострова 2 ноября. В общей сложности суда доставили 16 832 т и 37 394 куб. м различных грузов, в том числе нефтепродукты, цемент, лесоматериалы, железо. Принятые меры по их досрочной обработке в итоге позволили ускорить разгрузку на 17 суток и 15 часов, сэкономив этим стране 8 750 иен [12, л. 18].

А вот как работало летом и осенью 1935 г. одно из судов каботажной группы АКО — траулер «Буревестник». Он завершил зимние рейсы к 1 мая 1935 г. и встал во Владивостоке на ремонт, который должны были вести мастерские Кработреста и экипаж. Работы, выполняемые машинной и палубной командой, закончились на пять дней раньше планового срока, а их качество по заключению Регистра СССР оказалось удовлетворительным, и траулеру было разрешено плавание в течение года. Тринадцатидневная задержка с окончанием ремонта произошла по вине владивостокской жестяно-баночной фабрики, не успевшей вовремя выполнить данные ей заказы. Во время ремонта отличились второй механик Черницын, матросы Фесенко, Чаплыгин, Старовойтов, кочегары Щербаков и Колесников, второй помощник капитана Киселев. Из 31 чел. старого состава экипажа траулера «в тяжелое плавание на Камчатку» не пожелали идти 23, то есть команда оказалась обновлена на две трети.

Досуг моряков во Владивостоке скрашивался коллективными посещениями кино и театра, по вечерам проводились «громкие читки» газет и книг из судовой библиотеки, насчитывавшей 500 экземпляров различных изданий [35, л. 16].

В июле траулер направился на Камчатку с путинными грузами, развозя их по побережью. С 4 по 13 сентября «Буревестник» стоял в Петропавловске, принимая груз для очередного рейса и одновременно занимаясь чисткой котла. Судно посетил заместитель председателя облисполкома Аракчеев, проведший беседу на тему «Экономический обзор Камчатской области». Кроме этого, за время стоянки в Петропавловске «был сделан культпоход в кино и парк культуры и отдыха».

13 сентября траулер направился на западное побережье с неполным штатом: двое моряков были списаны из-за болезни. Здесь судно встретила непогода, не давшая полностью его разгрузить. В рейсе

возникли сложности с продуктами: «питание слабое, не получали мясо. Самозаготовок нет, своего свиноводства тоже нет». Нарушения дисциплины в плавании свелись к тому, что «кочегар Чаплыгин в ночное время играл на струнных инструментах... т. Шеметов, будучи на вахте, тоже увлекся этим». Нарушителей порядка «отметили в стенгазете».

В течение стоянки в порту и рейса с командой и пассажирами были проведены политинформации и беседы, два занятия по экономической и политической географии, лекция по гидрометеорологии Камчатки. Четыре проведенные техучебы позволили признать, что техническая подготовка экипажа находится на высоком уровне. Пятеро моряков посещали кружок арифметики и геометрии, прошедший три занятия. Популярностью пользовалась шахматная секция, в которой состояли 13 чел., регулярно проводившие между собой турниры. Действовал также кружок фотолюбителей [35, л. 25].

Условия, в которых на судах АКО работали моряки и перевозились пассажиры, являлись очень суровыми. Рефрижераторные установки имелись не на всех пароходах, поэтому значительная часть продуктов была сухой и консервированной (мороженое мясо на них заменялось солониной). Некоторые суда возили с собой «живые консервы» — свиней и бычков. Так, на «Ительмене» хозяйственная комиссия, «возглавляемая ударником т. Зайцевым, работает над улучшением меню... содержит шесть свиней, выкармливает восемнадцать поросят». Меню команды на этом пароходе обсуждалось и утверждалось на особых «совещаниях едоков» [35, л. 2].

О том, какое значение имела работа таких хозяйственных комиссий свидетельствует следующий факт. На том же «Ительмене» на собрании экипажа, где отчитывались судовой завпрод и хозкомиссия, выступил матрос Солохин с заявлением, что «все общественные организации на судне и хозкомиссия мешают работать товарищам, их надо все ликвидировать...». По словам помполита судна, «команда на собрании ему дала отпор, но матрос Матюшкин малость поддержал его, также пассивно поддержали человека три кочегаров. Тогда я внес предложение: на две недели отойти хозяйственной комиссии [от работы] в виде опыта. Через две недели собрали актив, подвели итоги и убедились, какая сила заложена в общественных организациях, судкоме и контроле. За это время снизилось питание, развилось рвачество камбузной прислуги, абсолютное безделье завпрода. Зайцеву с трудом пришлось выправлять хозяйство. Теория ликвидации общественных организаций оказалась битой самой практикой» [35, л. 57].

Пищу удавалось разнообразить свежими продуктами, добываемыми на побережье так называемым «самоснабжением», — рыбой, олениной, черемшой, ягодами, плодами шиповника. Для этого на берег отправлялись «десанты» из моряков. Отпускавшиеся на питание экипажа «столовые» в размере 100 руб. на человека в месяц оказались недостаточны уже в 1934 г. Для сравнения: стоимость 1 кг картофеля в Петропавловске осенью 1935 г. составляла 2 руб. 20 коп. Пересмотра установленных норм снабжения требовало большинство экипажей.

В октябре 1935 г. помполит «Чавычи» А. И. Поздняков докладывал политсектору: «Имеется большое неудовольствие на плохое питание. Три блюда совершенно не бывает. Снабжение продуктами со стороны порта недостаточное. Мясо совершенно не получаем. Противощипотных продуктов (лук, чеснок) не имеем. Улучшить питание из расчета 100 руб. не представляется возможным... Имеем свое подсобное хозяйство: пять свиней и один бычок» [35, л. 52]. К 1936 г. размер «столовых» был увеличен до 130 руб., но этого тоже не хватало.

Расход пресной воды строго нормировался. Несмотря на то что суда имели опреснители избыточного давления, ими не пользовались, так как для получения одной тонны воды расходовалось около тонны дефицитного угля. Зимой суда, находившиеся в плавании, пополняли запасы воды, плавя снег или принимая талую воду с льдин.

Отсутствие промежуточных угольных станций на побережье вынуждало грузить на пароходы, выходявшие из Владивостока, запасы угля, значительно превышавшие расчетные. Часть топлива размещалась в грузовых трюмах. По мере расходования его основного запаса, уголь нужно было вручную перемещать из трюмов в бункеры. Для этого на судах объявлялись угольные авралы.

Разгрузку пароходов вели находившиеся на борту бригады грузчиков численностью 20—30 чел. и плавсредства (катера и кунгасы), использовавшиеся для доставки грузов к берегу. Руководили погрузочно-разгрузочными работами и оформляли документы начальник снабженческой экспедиции и судовой бухгалтер. В некоторых случаях к выгрузке привлекались ехавшие на судах пассажиры.

Суровый быт моряков скрашивали их занятия в разнообразных кружках и группах, действовавших на всех судах под контролем помполитов. Так, на «Орочоне» в 1934 г. работали струнный оркестр, драматический, литературный, изобразительный и фотокружки. Всего на судах АКО в этом году имелись 23 кружка: четыре оборонных, по два физкультурных, драматических, фото и МОПРа (Международной орга-

низации помощи рабочим), по одному литературному, художественному, шахматно-шашечному и библиотечному, а также четыре струнных оркестра. Кроме этого, занятия шли в группах повышения грамотности на «Орочоне», математической на «Буревестнике» и английского языка на «Ительмене» [33, л. 7, 10].

Пассажиров перевозили в каютах («классных местах») и твиндеках. В последних ехала основная масса людей, размещавшихся здесь на многоярусных нарах. Численность пассажиров зачастую превышала 1 000 чел. Для их питания организовывали специальные кухни. Ввиду малой мощности судовых электростанций, твиндеки часто освещались керосиновыми лампами, что было небезопасно для людей. Спасательных средств для всего своего «населения» суда не имели.

Так как многие пассажиры следовали на Камчатку семьями, то на судах находилось много детей. Для них силами ехавших педагогов устраивали своеобразные «детские сады», отдельно готовили особое детское питание. С взрослыми пассажирами проводились политзанятия, беседы на международные темы и о Камчатке. Их привлекали к выпуску стенгазет и радиобюллетеней, к участию в художественной самодельности. Для предотвращения краж у пассажиров денег администрация судов организовывала их хранение.

Тяжелые условия, в которых находились пассажиры, весьма красочно характеризовались в докладе помполита парохода «Эскимос» В. П. Огнева начальнику политсектора АКО, в котором приводились следующие факты. Во время посадки во Владивостоке 9—10 апреля 1936 г. из-за плохого учета на борту судна оказалось 1 108 чел. вместо ожидаемых 800. Это привело к невероятной скученности людей в трюмах. Для размещения такого количества пассажиров пришлось строить в проветах между стоящими нарами и других свободных пространствах дополнительные спальные места.

Несвоевременная дезинфекция привела к тому, что при качке судна во время ненастной погоды в трюмах появились следы газа, которым проводили санобработку. Пассажиры были вынуждены несколько раз покидать трюмы. Их возмущению не было предела, «большинство озлобленных этим явлением... заявляли прямо, “что здесь хотят нас уморить” и что “далее Петропавловска [они] не поедут”».

В пути на судне были зарегистрированы два случая заболевания сыпным тифом; одну семью из четырех человек высадили обратно во Владивостоке, другую пришлось везти с собой. Имелись случаи и других эпидемических заболеваний, таких как скарлатина, грипп, чесотка,

свинка. Всего заболели 44 чел. За одиннадцать суток рейса в море похоронили шестерых малолетних детей, умерших от скарлатины. Дело не дошло до полной катастрофы только благодаря хорошей погоде, предотвратившей задержку судна в пути [49, л. 1—3].

В работе флота случались серьезные происшествия, причиной которых были не только тяжелые условия необорудованного камчатского побережья, но и неорганизованность, а зачастую — и безграмотность отдельных членов экипажей.

2 сентября 1935 г. в р. Пенжино потерпела аварию «Колыма». При заходе в реку сильным отливным течением ее выбросило на мель. Корпус «Колымы» повреждений не получил, но начавшимся приливом его развернуло на месте, в результате чего оказались сломанными пята руля и рудерпост, а также погнуто перо руля. Судно осталось без управления. На помощь из Петропавловска вышел траулер «Восток», отбуксировавший его в б. Нагаева. Здесь на «Колыме» установили временный руль, после чего на буксире «Востока» она последовала в Петропавловск. На переходе в Охотском море караван попал в жестокий шторм, сломавший временный руль и разорвавший буксирные концы. Более суток «Колыма» без хода и управления дрейфовала по направлению к берегу, пока ее снова не взяли на буксир [35, л. 63].

В работах по спасению судна особо отличились машинист Ретинский, боцман Иванов, матросы Кутын и Писарев, а также третий помощник капитана В. Р. Мейер. Последний, штурман малого плавания, считался социально чуждым элементом: до революции он имел свою шхуну, некоторое время находился в заключении на Соловецких островах, а в б. Нагаева «имел неоднократную связь с заключенным на десять лет Майделем — бывшим бароном, [который] командовал до революции дивизионом миноносцев в Балтфлоте». По приходу «Колымы» в Петропавловск Мейер был списан с судна [35, л. 65—66].

В ноябре «Колыма» и «Дальневосточник», загруженные рыбопродукцией и с пассажирами на борту, на буксире «Кижуча», идущего на капитальный ремонт, отправились во Владивосток [45, № 263].

21 ноября мощному удару стихии подвергся стоявший в Кичигинском рыбокомбинате «Якут». Внезапно начавшимся штормом ему были нанесены серьезные повреждения: упавшей стрелой разбило капитанский мостик, разрушило машинный телеграф и компас. Пароход потерял лаг. Кроме этого, он лишился трех грузовых кунгасов, стоявших у борта. Находившихся на них людей с большим трудом и риском для жизни как спасаемых, так и спасающих удалось снять при помощи

судового моторного катера. При этом отличился третий помощник капитана Журавлев. Никто из экипажа не пострадал. Спасаясь от шторма, «Якут» ушел на о. Карагинский в б. Ложных Вестей [45, № 277].

Ряд ошибок совершил исполнявший с 6 октября 1935 г. обязанности капитана парохода «Чавыча» Н. М. Остапюк. 23 октября «Чавыча» села на мель в ковше Петропавловского порта, где простояла до утра следующего дня, пока не была снята буксиром «Кит». Убыток от этого происшествия составил 2 967,4 руб. Утром 29 октября, во время отхода от пирса, «Чавыча» повредила его, навалившись кормой на левый угол. В результате этого от пирса отвалился куст из четырех свай. Потери от повреждения превысили 100 тыс. руб. Во время рейса по западному побережью, 6 ноября на рейде Микояновска из-за недосмотра администрации парохода был затоплен катер «КИМ», стоявший на бакштове по корме «Чавычи». Поднявшимся волнением у него выбило лючину в моторном отделении, в результате чего катер утонул. Здесь убыток достиг 5 300 руб.

Наконец, каплей, переполнившей чашу терпения руководства АКО, стала обнаруженная 22 января 1936 г. порча груза в четвертом трюме. Из-за трещины в балластном танке в льяла трюма попала пресная вода. Ее поступление в трюм длилось столь продолжительное время, что лежавший внизу сахар был полностью растворен. Пострадали и другие грузы. «Причиной подмочки груза послужило полное отсутствие со стороны командования судна наблюдения за подъемом воды в льялах». В результате расследования указанных происшествий было принято решение уволить капитана «из системы АКО без права поступления на суда АКО» [50, л. 113—113 об.].

Выполнявший снабженческий рейс по пунктам западного побережья пароход «Эскимос» в условиях тяжелой зимней навигации выполнил план за 106 дней. За это начальник АКО наградил капитана Г. А. Барботько, помполита В. П. Огнева, начальника снабженческой экспедиции В. И. Бойко и старшего механика К. А. Вистина премиями по 750 руб. Еще 4 000 руб. выделялось для премирования команды [34, л. 242]. Газета политотдела порта и транспорта АКО «Камчатский моряк» в октябре 1935 г. сообщала: «23 октября. Выгрузку парохода “Эскимос” в Озерной, Каменском, Парене закончили... Не обошлось без повреждений — потерян правый якорь с канатом, сломана стрела третьего трюма» [51, л. 55].

В конце 1935 г. состав транспортного флота АКО вновь изменился: на основании распоряжения НКПС СССР от 17 декабря 1935 г.

приказом по АКО № 106 пароход «Кижуч» передавался в распоряжение Североприморского госрыбтреста. 3 января 1936 г. во Владивостоке был подписан акт «на предмет приема-сдачи парохода “Кижуч” (бывший “Малага”), купленный в Германии у фирмы “Роберт Сломон-Младший”. Североприморский госрыбтрест принимает пароход с полным составом экипажа и имущества. Пароход “Кижуч” построен в 1921 г. в Германии на заводе “Шихау” в Эльбинге по правилам германского Ллойда... Технический акт о состоянии всего судна составлен в Петропавловске-на-Камчатке от 26 июля 1935 г... Судно доковалось в Гамбурге в марте 1935 г... Главная машина тройного расширения 900 л. с...».

Вся команда осталась на судне, за исключением старшего помощника капитана В. Т. Миненка, заключившего договор с АКО только на время перегона, и капитана И. П. Греченкова, которого общество отозвало для своих нужд. Новым капитаном «Кижуча» стал Я. С. Чухно [52, л. 50—52]. Кто знает как могла бы сложиться судьба И. П. Греченкова, останься он на «Кижуче» — осенью 1936 г. капитан погиб вместе со шхуной Дальморзверьпрома «Крестьянка» [53, л. 30].

2 октября 1936 г. «Крестьянка» вышла из Петропавловска на западное побережье. В Охотском море она попала в сильный шторм, вызвавший смещение груза в трюмах и накренивший судно до такой степени, что оно потеряло руль и оказалось не в состоянии бороться со стихией. Сигнал бедствия, данный по радио, услышали пароходы, стоявшие на западном побережье и в Петропавловске.

Ближе всех к району аварии находился траулер «Восток», подошедший сюда 6 октября. Вскоре пришел пароход «Бурят». Оба судна в течение нескольких часов поддерживали связь с «Крестьянкой», которая затем прервалась: на шхуне затопило радиорубку. «Восток» и «Бурят» бороздили предполагаемый район аварии в течение двух суток, но ничего не обнаружили. По распоряжению руководства они продолжили плавание, а им на смену пришел траулер «Буревестник».

16 октября капитан «Буревестника» Плотников сообщил, что его судно обследовало большой участок моря, но никаких следов трагедии не нашло. После этого поиски закончились [38, № 231—239]. На «Крестьянке» находились 23 члена экипажа и один пассажир: им-то и был И. П. Греченков.

Рыбпромьсловые суда, принадлежавшие государственным трестам и колхозам, до середины 1930-х гг. имели разнообразные флаги и вымпелы. Приказ НКПП СССР № 1445 от 8 августа 1935 г. устанавли-

вал единый порядок их ношения. Вымпелы государственной рыбной промышленности должны были подниматься на всех судах, принадлежавших трестам, моторыбоцентру и колхозной системе. Суда, имевшие свидетельства на право плавания под флагом СССР, несли его на кормовом флагштоке, гафеле или грот-мачте с восьми часов утра до захода солнца [54, л. 53].

В начале 1935 г. заместитель начальника политсектора АКО В. Т. Ершов предлагал выдать форменное обмундирование командам всех транспортов и траулеров. Это должно было способствовать укреплению дисциплины и порядка на судах. Г. Д. Торопов полагал, что «принципиально возражать против этого нельзя, но считаю, что обмундирование выдавать бесплатно нельзя, ибо это потянет на очень большую сумму, а при наших условиях, когда на пароходах имеется большая текучесть, то мы за год это обмундирование должны дать в полтора раза [больше]. С другой стороны — выдать обмундирование с оплатой каждой командой — вряд ли тогда будут брать. Поэтому лично не возражал бы, если бы выдачу обмундирования произвести по пониженной стоимости...» [44, л. 73 об.].

Обязательное ношение форменной морской одежды и нарукавных знаков отличия было введено несколько позже — приказом по НКПП СССР № 1307 от 20 июля 1935 г. Его положения распространялись на руководство рыбокомбинатов, плавсостав промыслового и транспортного флотов. Правила ношения формы устанавливались Главрыбой [55, л. 51].

Во исполнение этих приказов, 22 октября и 10 ноября 1935 г. начальник АКО издал собственные распоряжения. Они предписывали руководителям рыбного управления Г. Д. Торопову и управления транспорта и порта М. М. Плехову в течение месяца ввести в подчиненных им подразделениях, на судах, в рыбокомбинатах, Ключевском лесокомбинате и угольных коях в Корфе единообразную форму одежды, флаги и вымпелы [34, л. 194].

В сентябре 1935 г. Главрыба утвердила еще целый пакет документов, регламентировавших организацию судовой службы. Ими стали:

- Правила присвоения судам наименований;
- Правила об окраске судов;
- Положение о документах для судов;
- Устав внутренней службы для предприятий флота;
- Положение о найме и увольнении капитанов, старших механиков и работников берегового состава управления флота;

- Положение о паспортизации судов и об учете флота;
- Порядок расследования аварий на флоте;
- Инструкция о порядке и местах отбывания ареста, наложенного в соответствии с дисциплинарным уставом.

Последний любопытный документ учреждал гауптвахты, которые передавались в ведение местных военных комендантов. Арестованные за различные проступки должны были самостоятельно прибывать на гауптвахту в срок, указанный в постановлении об аресте. Питались наказанные за свой счет [56, л. 26—33].

В соответствии с новыми правилами окраски, подводная часть корпуса судов должна была иметь красный цвет, надводная, включая фальшборт, — зеленый, надстройки, мачты, стрелы и шлюпки — белый, дымовые трубы и стоячий такелаж — черный. На трубе наносилась белая полоса с обозначением судовладельца.

К концу 1935 г. морской транспортный флот АКО включал двенадцать судов с чистой грузоподъемностью 25 752 т, имевших 271 пассажирское место, табл. 3.16 [57, л. 92, 128, 147—148; 58, л. 15].

Таблица 3.16

Судно	Дедейт, т	Грузоподъем- ность, т	Пассажи- ров, чел.	Капитан
«Ительмен»	6 695	5 000	47	Арсентьев
«Орочон»	6 799	5 100	70	Александров
«Эскимос»	4 952	3 400	24	Барботько
«Якут»	4 400	3 100	61	Кириллов
«Колыма»	1 640	1 200	18	Зеленский
«Чавыча»	5 600	3 500	—	Щетинина
«Сима»	5 600	3 500	6	Бессмертный
«Кит»	453	150	—	Оводовский
«Восток»	550	200	4	Якимов
«Буревестник»	544	202	4	Глинский
«Блюхер»	543	188	4	Симон
«Дальневосточник»	431	212	33	Иванов
Всего:	38 207	25 752	271	

В течение 1935 г. на судах было занято 472 чел. [59, л. 156—161].

План грузоперевозок 1935 г. флот АКО не выполнил. Он переработал 99 186 т или 87,7 % задания. Одной из причин этого стало отвлечение ряда судов для выполнения других работ, большие простои, а также авария «Колымы». Траулер «Дальневосточник» использовался как разъездное судно, «Блюхер» в феврале был передан Дальморзверьтресту. Пароход «Ительмен» с августа по ноябрь находился в чартере у Главного управления Севморпути (ГУСМП). Он выполнял снаб-

женческий рейс по восточной части анадырско-чукотского побережья. Из-за хаотической погрузки судна и неоднократных выходов из строя приданного ему катера рейс был выполнен с опозданием на 25 суток.

«В рейсе приходилось перетаскивать груз, чтобы вытащить груз в пунктах захода. Отдельные места побывали у грузчиков в руках по десять раз, они наизусть знали его... В Анадыре были три раза, и каждый раз выбрасывали груз. Так во многих пунктах. Вместо 14 заходов сделали 33. Грузовая артель оплачивалась почасно: за первые восемь часов получала по 8 руб. 11 коп., независимо от того, работает или нет, и за последующие часы работы — 2,22 руб. в час. Таким образом, стимула в выгрузке не было». Начальник экспедиции и суперкарго из ГУСМП не смогли обеспечить выдачу груза без простоев [35, л. 53].

23 января 1935 г. приказом начальника АКО № 756 все суда, принадлежавшие обществу, в зависимости от грузоместимости, численности экипажа и мощности главных механизмов, распределялись по различным группам. Это деление было позаимствовано у ДВГМП.

В 1936 г., в соответствии с ведомостью, составленной в конце декабря 1935 г. управлением транспорта и порта, численность личного состава морского флота АКО должна была возрасти до 546 чел. Новый штат предназначался для обслуживания 14 судов. Третью группу образовывали траулеры «Блюхер», «Восток», «Буревестник», «Дальневосточник» и спасательный буксир «Кит», пятая — состояла из парходов «Якут», «Колыма» и «Эскимос», шестая — включала «Ительмен», «Чавычу», «Орочон» и «Симу».

Штатное расписание составлялось с учетом того, что во втором полугодии 1936 г. ожидалось пополнение флота теплоходами (танкером и рефрижератором), отнесенными к шестой группе [34, л. 222]. Однако танкер был получен только в 1937 г., а собственные рефрижераторы на Камчатке появились лишь после Великой Отечественной войны.

В середине марта 1936 г. А. И. Микоян подписал приказ по НКПП СССР № 586 «О плане АКО на 1936 г.», в котором он отмечал «крайне неудовлетворительную эксплуатацию собственного транспортного флота АКО (простой, недогруз, неправильное направление по пунктам разгрузки и погрузки)». Нарком обязывал Адамовича взять в 1936 г. «работу транспортного флота под свое личное наблюдение и обеспечить обязательное выполнение установленных планом перевозок в 165 000 т» [60, л. 78].

Первый план работы судов АКО в навигацию 1936 г. 13 февраля 1936 г. утвердил начальник управления транспорта М. М. Плехов. Его основные показатели приведены в табл. 3.17 [52, л. 43].

Таблица 3.17

Судно	Груз, т	Пассажиры
«Орочон»	30 600	—
«Ительмен»	28 300	1 388
«Сима»	23 700	1 436
«Чавыча»	23 100	100
«Эскимос»	20 450	1 106
«Якут»	19 660	766
«Сима»	14 050	313
«Буревестник»	4 464	—
«Восток»	4 122	—
«Дальневосточник»	660	880
«Кит»	6 700	—
Итого: 11 судов	175 806	5 989

План перекрывал задание наркомата на 10 806 т, то есть на 6,5 %. Однако вскоре его существенно изменили, видимо, с учетом прошлогоднего итога работы флота (99 186 т). Новые плановые показатели, табл. 3.18, появились 15 апреля 1936 г. Они заметно отличались как от установленных НКПП СССР, так и от указанных выше.

Таблица 3.18

Период	Завоз на Камчатку		Вывоз с Камчатки	
	груз, тыс. т	пассажиры	груз, тыс. т	пассажиры
1 квартал	4,1	—	7,1	300
2 квартал	33,6	2 700	7,0	—
3 квартал	35,0	100	7,5	2 000
4 квартал	31,3	200	0,1	—
Всего:	104,0	3 000	21,7	2 300

Из запланированных 104 тыс. т грузов в течение года предполагалось доставить на Камчатку 30,5 тыс. т угля, 5,1 тыс. т соли, 7,3 тыс. т горюче-смазочных материалов и 61,1 тыс. т генерального груза.

Работа флота в 1936 г. строилась с учетом завоза снабжения с материка непосредственно на рыбокомбинаты, вследствие чего наиболее крупные суда АКО («Сима», «Чавыча», «Ительмен» и «Эскимос») на всю навигацию закреплялись на магистральных направлениях Владивосток — комбинаты — Владивосток [61, л. 116].

Навигационные условия в первом полугодии 1936 г. оказались благоприятными. Три зимних рейса в феврале и начале марта прошли успешно. «Сима» и «Чавыча» обслужили западный берег до Ичи, «Якут» — восточный до Шубертово. Грузооперации производились в битом льду. Три парохода доставили на рыбокомбинаты 7 932 т снабженческого и путинного груза и вывезли 7 500 т рыбопродукции

1935 г. Они же собрали и отвезли во Владивосток дефицитные пустые бочки из-под горючего.

Зимой и весной рыбокомбинаты быстро обслуживали суда, часто значительно перевыполняя нормы их обработки. В июне темпы работ замедлились, так как большинство рабочих занимались ловом и обработкой рыбы. В этом месяце «Эскимос» потерял на восточном берегу 14 суток. Но самые большие простои опять были во Владивостоке.

В итоге выполнение плана первого полугодия составило: по грузам 87,3 %, по пассажирам 292 %, по тонно-пассажирам 97,2 %. Наиболее успешно работал «Орочон», перевыполнивший задание более чем в два раза. В этом году он впервые совершил заграничный рейс — ходил на ремонт на свою «историческую родину» — в Японию. Здесь судно находилось с конца февраля по начало июня. В требуемом объеме работы выполнены не были: выводить пароход надолго из эксплуатации считалось невыгодным. В результате спустя незначительное время после его возвращения в СССР потекла не замененная гнилая деревянная палуба. Из Японии судно доставило во Владивосток и на западный берег Камчатки полный груз цемента [61, л. 102—103].

С заданием на 1936 г. флот справился с такими показателями: по заводу — 58 %, по вывозу — 156 %, по каботажу — 137 %. Выполнение плана отдельных судами составило: «Чавыча» — 107 %, «Сима» — 90 %, «Ительмен» — 76 %, «Орочон» — 90 %, «Якут» — 105 %, «Колыма» — 60 % [62, л. 71].

Простои судов по-прежнему достигали громадных величин. Так, только «Эскимос» непроизводительно потерял во Владивостоке за год 90 суток, причем соль, погруженная на него из-за отсутствия тары навалом, слежавшись, могла вызвать еще большую задержку при последующей разгрузке на комбинатах. Всего простоев по АКОфлоту за 1936 г. насчитывалось 638 суток [62, л. 128]. Другими словами — два его самых больших парохода бездействовали почти целый год.

Потери эксплуатационного времени из-за поломок механизмов и невозможности быстрого их устранения по причине отсутствия свободных судоремонтных мощностей составили 266 суток. Правда, в следующем 1937 г. появлялась реальная возможность снизить их: в конце 1936 г. суда АКО впервые встали на только что сданную в эксплуатацию первую очередь Петропавловской судоремонтной верфи. «Ход ремонта пока неплохой», — констатировало управление флота. Только в 1936 г. верфь позволила сэкономить флоту 233 суток, то есть восемь месяцев работы одного парохода [62, л. 71].

Основные показатели, характеризовавшие работу транспортных судов в 1936 г., приведены в табл. 3.19.

Таблица 3.19

Название судна	Кол-во рейсов	Миль плавания	Распределение времени, сут.		
			на ходу	на стоянке	в ремонте
«Ительмен»	5	16 000	84	193	89
«Орочон»	5	10 450	66	174	126
«Сима»	6	17 100	90	256	20
«Чавыча»	6	15 870	82	251	33
«Эскимос»	7	20 950	108	191	67
«Колыма»	8	21 870	152	110	104
«Якут»	7	9 780	65	182	119
«Буревестник»	18	10 800	72	223	71
«Восток»	17	11 000	69	204	93
«Кит»	16	8 960	49	267	50
Всего:	95	142 780	827	2 051	782

Как следует из табл. 3.19, на переходы суда затрачивали, в среднем, 24,6 % общего эксплуатационного времени, на стоянки — 61 %, а на ремонт — 14,4 %.

Структура непроизводительных простоев за год, по данным, приведенным М. М. Плеховым в отчете по грузоперевозкам, представляется в следующем виде [61, л. 10]:

- неподготовленность грузов — 30 %;
- метеорологические причины — 26 %;
- недостаток грузчиков — 14 %;
- нехватка плавсредств — 16 %;
- ожидание причалов — 3 %;
- ночные перерывы — 3 %;
- ожидание распоряжений — 3 %;
- перерывы на обед и ужин — 2 %;
- ожидание выгрузки — 1 %;
- прочие (ожидание буксира, получения продуктов и т. д.) — 2 %.

Как видно, их основная масса (60 %) приходилась на организационные неурядицы (неподготовленность грузов, недостаток грузчиков и плавсредств). Довольно много времени (3 %) терялось уж по совсем странной причине — из-за «ожидания распоряжений». Здесь было утрачено, в общей сложности, 30 суток!

К этому следует добавить, что большие потери эксплуатационного времени наблюдались на бункеровке судов, для которой они с места погрузки во Владивостоке шли на м. Клет или в б. Находка. Использование низкокачественного угля сопровождалось увеличением длитель-

ности переходов. Кроме этого, зачастую пароходы за водой должны были направляться из владивостокского порта в б. Витязь.

Основные технико-эксплуатационные характеристики судов морского транспортного флота АКО по состоянию на середину 1936 г. приведены в табл. 3.20.

Таблица 3.20

Судно	Грузоподъемность, т	Кол-во пассажиров	Кол-во трюмов	Скорость, узлов
«Ительмен»	5 000	47	4	8
«Орочон»	5 100	70	4	8
«Сима»	3 500	6	4	7,5
«Чавыча»	3 500	—	4	8,5
«Эскимос»	3 400	24	4	7
«Колыма»	1 200	18	4	6
«Якут»	3 100	61	4	6,5
«Буревестник»	202	4	1	7
«Восток»	200	4	1	7
«Кит»	150	—	1	—

Суточный расход

Судно	топлива, т		смазки, кг	
	на ходу	на стоянке	на ходу	на стоянке
«Ительмен»	34	6—9	40	5—10
«Орочон»	35	8—12	42	5—10
«Сима»	26	4,8	28	4,8
«Чавыча»	30	5—9	28	4—5
«Эскимос»	30	5—9	28	4—8
«Колыма»	15	3—5	20	3—4
«Якут»	30	5—9	28	4—8
«Буревестник»	12	5	10	2—4
«Восток»	12	2,5—4,5	10	2—4
«Кит»	20	3—5,5	20	2—4

Нормы расхода топлива, приведенные в табл. 3.20, устанавливались из расчета сжигания качественного сахалинского или сучанского угля. С целью уточнения утвержденных норм расхода угля и смазочного масла, управлению транспорта и порта рекомендовалось провести нормировочные испытания энергетических установок судов. Этим было положено начало теплотехнической работы на флоте.

Начальник АКО флота В. М. Слободенюк, назначенный на эту должность 1 февраля 1936 г., сообщил по поводу разработки норм расхода топлива и смазочных материалов следующее: «Били капитаны меня, бил политотдел, руководство АКО, за то, что у нас нет никаких норм

ни на уголь, ни на ремонтные работы, ни на погрузо-разгрузочные работы. Норм не было, были кудесники-политотдельцы, которые вытаскивали стахановцев, как они это делали и определяли, не знаю... Задача, которую мы ставим в процессе работы — это установить к началу навигации (1937 г. — С. Г.) и дать нормы на смазочные, воду, и на основе этих норм построить оплату команды. Эти нормы мы закончили...» [62, л. 71].

Состав морского транспортного флота АКО в 1936 г. вновь изменился: траулер «Дальневосточник» вошел в состав образованной в январе этого года базы активного опытного лова (БАОЛ). Создание БАОЛа явилось заметной вехой на пути освоения камчатскими рыбаками методов лова рыбы в открытом море. Задача по организации этого способа добычи была поставлена перед АКО в 1935 г. Ее решение стало еще одним шагом по вытеснению японских рыбопромышленников из советских вод. Суммарная грузоподъемность транспортных судов АКО в 1936 г. (без «Дальневосточника») составляла 25 412 т, они одновременно могли принять 204 каютных пассажира.

Траулер «Блюхер» продолжал работать в Дальморзверьгесте. Здесь его включили в состав китобойной флотилии «Алеут», вышедшей на промысел к берегам Камчатки 23 апреля 1936 г. Производственная программа флотилии предусматривала добычу 495 китов. Траулер использовался в качестве буксира, доставлявшего туши убитых китобойцами животных к «Алеуту» [38, № 97].

В 1936 г. самые большие суда АКО — «Ительмен», «Орочон», «Сима», «Чавыча» — числились в шестой группе, пятую образовывали «Эскимос», «Якут» и «Колыма», третья состояла из траулеров и спасательного буксира «Кит». Командному составу и членам экипажей оклады устанавливались в зависимости от того, к какой группе было отнесено судно, табл. 3.21.

Таблица 3.21

Должность	Оклад, руб.		
	6-я группа	5-я группа	3-я группа
Капитан	750	700	600
Старший механик	675	625	575
Второй механик	515	476	435
Третий механик	400	380	345
Четвертый механик	320	315	—
Машинист 1-го класса	230	230	230
Машинист 2-го класса	200	200	200
Кочегар 1-го класса	210	210	210
Кочегар 2-го класса	170	170	170

Кроме основных окладов, приведенных в табл. 3.21, плавсоставу выплачивались 10-процентные надбавки за выслугу лет (каждая через шесть месяцев плавания в камчатских водах) и 50-процентная надбавка за плавание севернее 40° с. ш. Льготы Мурмана о 10-процентных надбавках, установленные постановлением ЦИК и СНК СССР, на Камчатку стали распространяться с 1933 г. [32, л. 13].

В случае перевыполнения рейсовых заданий, экипажам выплачивались премиальные «тонно-мильные» выплаты в размере 20—40 % их основного оклада по занимаемой должности. В зарплату не входили «столовые». Отдельным наиболее заслуженным капитанам и старшим механикам назначались персональные выплаты (квартирные, добавочные и представительские), табл. 3.22.

Таблица 3.22

Лицо (судно)	Месячные персональные выплаты, руб.		
	квартирные	добавочные	представительские
	<i>Капитаны</i>		
Александров («Орочон»)	150	150	100
Арсентьев («Ительмен»)	150	150	100
Барботько («Эскимос»)	100	100	100
Бессмертный («Сима»)	150	150	100
Щетинина («Чавыча»)	150	150	100
Кириллов («Якут»)	100	100	100
Зеленский («Колыма»)	100	100	75
	<i>Старшие механики</i>		
Зепп («Орочон»)	150	150	—
Вистин («Эскимос»)	100	100	—
Рожков («Сима»)	150	150	—
Картушенков («Чавыча»)	150	150	—

Смета затрат на флот в 1936 г. включала 10 920,2 тыс. руб., из которых на заработную плату морякам предназначалось 3 865,8, на ремонт судов и приобретение снабжения — 1 382, на закупку горюче-смазочных материалов — 3 584,5.

Фактическая средняя себестоимость перевозки тонны груза с материка на Камчатку и обратно в 1935 г. составила 53,2 руб. Стоимость каботажных перевозок была в 2,07 раза выше и достигла 110,34 руб. Такие тарифы были установлены и на 1936 г. Стоимость одних эксплуатационных суток, руб., у пароходов АКО равнялась: «Ительмен» — 4 300, «Орочон» — 4 704, «Якут» — 4 894. Меньшие суда обходились дешевле. Так, сутки работы «Кита» стоили 2 994 руб.

В 1936 г. АКО планировало впервые получить от своих транспортных судов прибыль в размере 218 тыс. руб. [59, л. 160].

Имевшийся в распоряжении АКО собственный транспортный флот не покрывал потребностей быстро развивавшейся рыбной промышленности Камчатки. Общее количество добытой рыбы-сырца и морского зверя за 1931—1937 гг., по более поздним данным Главкамчатрыбпрома, приведено в табл. 3.23.

Таблица 3.23

Год	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Добыча, тыс. ц	581,1	801,9	540,0	859,0	627,1	880,0	911,4

Как видно, добыча за шесть лет возросла в 1,57 раза. За это же время суммарная грузоподъемность транспортных судов увеличилась 16 600 до 25 414 т, то есть в 1,53 раза. Несмотря на адекватный рост грузоподъемности флота, его возможности были по-прежнему ограничены. Это заставляло прибегать к использованию судов других ведомств. Главным партнером АКО, как и ранее, оставалось ДВГМП.

Оно должно было ежемесячно выделять АКО пароходы в соответствии с заключенным 31 марта 1936 г. между НКВТ и НКПП соглашением № 0126/440. Количество, названия и вместимость судов определялись не позднее 25 числа месяца, предшествующего запланированным перевозкам. За каждые сутки простоя судов НКПП обязался выплачивать полную стоимость их содержания. АКО следовало организовать на рыбокомбинатах бригады грузчиков численностью 100—120 чел. для круглосуточной обработки судов. Лебедчиков выделяла администрация пароходов ДВГМП [60, л. 12].

Руководство АКО в ответ на запросы капитанов своих судов, почему они поставлены в неравные условия по сравнению с пароходами ДВГМП, отвечало, что такое положение соответствует заключенному соглашению, хотя оно прямо из него не вытекало. Рассуждая «о преимуществах пароходов Морфлота перед нашими судами», Г. Д. Торопов делал следующее заключение: «Это преимущество утвердил НКПП с Наркомводом, подписав договор. Правильная ли эта директива? Правильная, потому и существуют ведомственные суда для того, чтобы давать предпочтение транспортным судам...» [62, л. 110]. Такое понимание руководством АКО роли собственного флота ставило последний в положение некоего вспомогательного производства.

Вот свидетельство А. И. Щетининой, командовавшей в навигацию 1936 г. «Чавычей»: «Так как рыбокомбинаты находились в ведении АКО, то суда, принадлежащие этой организации, зачастую оказывались в невыгодной позиции. В первую очередь комбинаты вели грузоперации на судах ДВГМП, так как при их задержке приходилось

оплачивать простои. Если какое-то из наших судов приходило в тот или иной пункт раньше, чем судно пароходства, то все же можно было рассчитывать хотя бы на параллельную обработку: нам выделяли какое-то количество плавсредств и людей» [63, с. 218].

В результате между пароходами АКО и ДВГМП, следовавшими в одном направлении, устраивались самые настоящие «гонки», призом в которых становилась их более ранняя обработка.

В соответствии с постановлением СНК СССР, в апреле 1936 г. ДВГМП должно было направить на Камчатку суда общей грузоподъемностью 35 000 т и перевезти 6 000 чел. На переговорах с АКО пароходство предложило ему восемь судов вместимостью только 26 200 т, то есть 75 % от потребности. Фактически же в апреле из них пришли всего шесть с общей грузоподъемностью 16 500 т (47 %), доставившие 650 пассажиров (11 %).

АКО в апреле 1936 г. должно было перевезти 9 900 т. План перевозок и его выполнение показано в табл. 3.24 [64, л. 41—42].

Таблица 3.24

Судно	План, т	Факт, т
«Орочон»	4 500	5 418
«Якут»	3 100	1 964
«Колыма»	1 100	—
«Восток»	400 (2 рейса)	—
«Буревестник»	400 (2 рейса)	300
«Кит»	400 (2 рейса)	270
«Игельмен»	—	4 500
«Чавыча»	—	4 500
Итого:	9 900	16 952

Как видно, задание было перевыполнено на 7 052 т, то есть на 171,3 %.

Недоразумения, возникавшие между руководителями ДВГМП и АКО, взаимное нарушение ими заключенных соглашений не сказывались на отношении моряков к исполнению своих обязанностей. 8 июля 1936 г. Адамович информировал пароходское начальство о весенней работе его транспорта «Сучан», на котором в Петропавловск шли грузы, предназначенные для отдаленных селений долины р. Камчатки.

АКО нуждалось в их доставке сразу на место в Усть-Камчатск без лишней перевалки в Петропавловске, сопровождавшейся потерей времени. Это могло позволить направить снабжение в верховье реки по полной воде. В предыдущие сезоны оно доставлялось в Усть-Камчатск с большим опозданием. Из-за этого при спаде воды завезти их в глубинные пункты было очень сложно.

Ранее предполагалось, что из-за плохого состояния машины «Сучан» пойдет только в Петропавловск. Председатель облисполкома Мельников обратился к его командованию с просьбой дойти до Усть-Камчатка. Оно оказало «полнейшее содействие и выразило свое согласие при необходимом мелком ремонте со стороны АКО направиться в Усть-Камчатск». В предыдущем рейсе «Сучан» спас в районе Олюторки людей с катера АКО, получившего во льдах пробойну. Катер затонул в течение нескольких минут, а его команда высадилась на льдину и дрейфовала на ней шесть часов, пока не была замечена с судна. Начальник АКО просил объявить экипажу и командованию «Сучана» благодарность и выдать премию, а со своей стороны также выделил 4 000 руб. для поощрения наиболее отличившихся моряков [52, л. 3].

Одним из наиболее слабых мест в деятельности АКО оставался своевременный вывоз произведенной рыбопродукции. Единственным месяцем по окончании путины, когда рейдовая погрузка продукции на пароходы в комбинатах могла протекать без особых проблем, был сентябрь. Начинаясь затем осенние шторма вызвали многосуточные простои судов на рейдах комбинатов. При волнении более пяти-шести баллов движение по морю грузовых кунгасов и буксировавших их катеров становилось невозможным. Это предполагало наличие четкой организации движения судов и хода погрузочных работ, особенно с учетом того, что одновременно следовало снимать сезонных рабочих, общее число которых превышало 10 000 чел.

Суда АКОфлота с 1 августа по 8 октября 1936 г. вывезли с рыбокомбинатов камчатского побережья следующее количество продукции, т: «Якут» из Микояновска и Авачи — 166, «Чавыча» из Воровского, Крутогорова, Кихчика и Ичи — 2 911, «Сима» из Корфа и Кичиги — 2 790. Всего к 8 октября 1936 г. с обеих бережий было снято 25 569 т рыботоров [65, л. 187].

31 октября 1936 г. Адамович докладывал Микояну о ходе отгрузки продукции. Из отправленных 59 945 т на долю ДВГМП приходилось 32 415 (54 %), флота АКО — 23 716 (39,6 %), Крабтреста — 1 118 (1,86 %) и иностранных судов — 2 696 (4,54 %) [58, л. 51].

Весной 1936 г. АКОфлот чуть было не лишился одного из своих каботажных судов. Траулер «Буревестник», вышедший 8 мая из Петропавловска на западное побережье со 150 пассажирами и палубным грузом, попал во внезапно налетевший мощнейший циклон. Траулер накрыло громадной волной, в результате чего в кочегарку и машину хлынула вода. Она увлекла за собой уголь и шлак, засорившие водоот-

ливную систему. Вода попала также в жилые помещения на корме, сильно повредив их. Весь палубный груз смыло за борт. Вода, медленно поднимавшаяся в кочегарке, залила среднюю топку котла, в результате чего возникла опасность его взрыва. Давление пара упало, вскоре остановилась главная машина, судно осталось без хода и управления. Экипаж траулера показал прекрасную организованность и знание своего дела в борьбе со стихией. В течение суток он вместе с пассажирами отливал воду вручную ведрами. На следующий день шторм стих, и 10 мая судно вернулось в порт [66, л. 210—216].

Летом 1936 г. произошла еще одна авария. Вечером 2 июля, следуя в плотном тумане из Владивостока вдоль Курильской гряды на восточное побережье Камчатки, сел на камни возле о. Онекотан, принадлежавшего в тот период Японии, пароход «Сима». В спасении судна принимали участие «Орочон», на который пересажали пассажиров «Симы» и передали часть ее груза, и «Буревестник». Вечером 7 июля судно сошло с камней и последовало в Петропавловск. Здесь полученные им пробины заделали цементом с песком [67, л. 7—9].

В результате аварии корпус «Симы» получил серьезные повреждения и требовал докового ремонта. Однако в док судно не попало, вместо этого его разрушенное днище залили бетоном. Спустя несколько месяцев, в ноябре 1936 г., уже сама «Сима» работала в подобной спасательной операции — снятии с камней парохода ДВГМП «Урицкий», потерпевшего аварию в Олюторском районе.

В течение года аварийные происшествия имели и другие суда. В своем первом рейсе на пути во Владивосток в начале марта попал во встречный шторм «Эскимос». Он не выгребал против ветра и волн, не слушался руля. В таком положении судно находилось в течение пяти суток, в результате чего «обезуглилось», то есть сожгло все запасы топлива. Для пополнения бункеров ему пришлось сделать незапланированный заход в Хакодате. В аналогичную ситуацию, но вдали от берегов, попал в рейсе, длившемся с 23 апреля по 8 мая, «Якут». Пароход семь суток дрейфовал в Японском море. На помощь собрату поспешили, отклонившись от своих курсов, «Орочон» и «Сима». «Орочон» взял «Якута» на буксир и доставил его во Владивосток. Трагедии удалось избежать. (В связи с этими событиями уместно будет вспомнить завет адмирала С. О. Макарова: «Уголь — это жизнь!»).

«Ительмен» в июне принимал участие в спасении пассажиров с терпящего бедствие парохода «Сясьстрой». Спасательный буксир «Кит» работал возле него с 11 июня по 11 августа, то есть 62 дня.

«Сясьстрой», везший на рыбокомбинаты 1 090 рабочих, 10 июня, находясь в 15 милях от м. Крашенинникова (о. Карагинский), налетел на подводную скалу и получил пробоины в трюмах. К ночи вода в них поднялась на 4,7 м. «Ительмен» в момент аварии находился в море в ста милях от «Сясьстроя». Получив сигнал бедствия, из Усть-Камчатска на помощь вышел пароход ДВГМП «Сучан», из Петропавловска снялся буксир-спасатель «Кит». На нем находился водолаз, намеревавшийся определить состояние подводной части корпуса «Сясьстроя» [38, № 134, 135].

Траулер «Буревестник» дважды участвовал в спасательных операциях: первый раз он оказывал помощь «Симе», второй — стаскивал севший на мель в петропавловском Ковше пароход ДВГМП «Туркмен».

Всего за 1936 г. из-за аварий и менее тяжелых происшествий АКОфлот потерял 148,5 суток. Убытки по ним составили 71 421 руб. [53, л. 13; 61, л. 96].

В августе 1936 г. некоторые работники АКОфлота получили правительственные награды. В их числе были капитаны пароходов «Сима» и «Чавыча» Е. Д. Бессмертный и А. И. Щетинина. Приказ по АКО № 80 от 10 января 1937 г. гласил: «...Капитан парохода «Чавыча» Щетинина А. И. командирован в Москву за получением ордена» [68, л. 180].

23 января 1937 г. приказом исполняющего обязанности начальника АКО Г. Д. Торопова всему АКОфлоту была объявлена телеграмма нарком пищевой промышленности А. И. Микояна, адресованная А. И. Щетининой: «Поздравляю Вас и всю команду с досрочным выполнением плана грузоперевозок 1936 г. Особенно отмечаю умелую, энергичную борьбу со стихией. За спасение советского парохода премирую капитана Щетинину двухмесячным окладом, комсостав парохода — полуторамесячным окладом, всю команду — месячным окладом. Микоян» [69, л. 20].

Еще одним слабым звеном в цепи мероприятий, обеспечивавших надежную работу флота, традиционно являлся судоремонт. Большинство судов АКОфлота имели возраст 15—17 лет, они работали в тяжелых ледовых условиях. Ввиду частой сменяемости экипажей и недостаточной квалификации персонала пароходы эксплуатировались на износ. Недостаток ремонтной базы в Петропавловске (здесь действовала мало мощная мастерская АКО; первая очередь судоверфи была сдана только в ноябре 1936 г.) заставлял выполнять основные работы во Владивостоке.

Загруженность владивостокских судоремонтных предприятий (Дальзавод, мастерские Кработреста) приводила к тому, что значитель-

ную долю работ выполнял экипаж, а часть их приходилось сдавать организациям, не имевшим прямого отношения к судоремонту: механическим мастерским Дальневосточного политехнического института, городского жилищного управления, базе нефтеснаба, жестяно-баночной фабрике и частным лицам.

Так, пароход «Колыма» встал в ремонт 7 декабря 1934 г. Первоначальный срок его окончания определялся к 1 марта 1935 г. Ремонт был разбит на два этапа. Первый заключался в разборке и сборке главной машины и лебедок, а также очистке и покраске корпуса и палубы. Его сделал экипаж, закончив на пять дней раньше (выполнение норм выработки по машине составило 147 %, а по палубе — 150 %). Второй этап — работа Дальзавода и жестяно-баночной фабрики АКО — вызвал задержку судна почти на два месяца — до 28 апреля 1935 г. [35, л. 86].

Распыление работ между множеством исполнителей требовало четкой координации, которую естественно было бы возложить на капитана и старшего механика, как наиболее заинтересованных в результатах ремонта лиц. Однако, по свидетельству помполита «Колымы», «роль капитана, “хозяина судна”, была сведена на нет. Все договоры на работу, проводимые.techчастью моргентства, прошли мимо капитана. Словом, капитан не имел возможности своим действием ускорить ремонт. Больше того, в этот момент в судовой кассе не имелось ни копейки не только для расплаты с командой, но и для оплаты заготовки необходимых вещей. И только к концу ремонта ему было отпущено 3000 руб.» [15, л. 86—87].

Подобное обезличивание капитанов наблюдалось при ремонте и других пароходов [70, л. 78]. Все это приводило к ухудшению качества работы и затяжке ее сроков.

На техническом состоянии судов сказывались не только редкие и проводившиеся далеко не в полном объеме ремонты, но и крайне недостаточное снабжение ремонтными и расходными материалами. На это, в частности, обращал внимание старший механик траулера «Восток» Соболев: «Дыры приходится затыкать пальцами. Придешь в управление АКО, кругом широкие нашивки, и кроме широких никого не найдешь. Начальников полно, а хочется что-нибудь выписать — ничего нет. Как-то мы выписали шпильки, вызывает меня управление и спрашивает, что это за шпильки? Ну я и пошутил, что я, мол, задумал жениться и решил выписать шпильку для жены. Наши инженеры даже не знают, для чего нужны эти шпильки, пришлось объяснять... Клингерита нет, набивки нет. Хорошо в Морфлоте во Владивостоке: приходишь

к другу в гости, отвернулся он, видишь, набивка лежит, — раз ее и в карман, но теперь, как придешь, так просит выйти, не доверяет» [62, л. 81].

Конечно, про шпильки механик пошутил, но то что положение в АКОфлоте со снабжением было заметно хуже, чем в ДВГМП, подтверждают и официальные документы.

Ограниченные ресурсы, которыми располагал петропавловский порт, заставляли моряков и судоремонтников искать оригинальные технические решения. Летом 1935 г. порт впервые провел уникальную операцию: без постановки в док (которого здесь еще не было), во время отлива на стоявшем на мелком месте траулере «Дальневосточник» выполнил ремонт поврежденного льдами гребного винта. Плавающий док появился на Петропавловской судовой верфи только во второй половине 1938 г. Его прибуксировали из Черного моря.

Ремонт флота зимой 1935—1936 гг. проводился в различных условиях. Часть судов ходила для этого в японский порт Йокогаму, где работы велись в счет оплаты за уступку КВЖД. «Ительмен» стоял здесь с 13 января по 10 февраля 1936 г. «Орочон» после частичного ремонта, проведенного силами команды, отправился отсюда в СССР 5 февраля. «Колыма» находилась в доке во Владивостоке. Остальные суда ремонтировались самостоятельно: «Восток» и «Дальневосточник» во Владивостоке, «Якут» и «Кит» — в Петропавловске [38, № 35].

На протяжении 1935—1937 гг. НКПП СССР неоднократно издавал директивы для рыбопромышленных трестов, к которым приравнивались АКО, предписывавшие проводить мероприятия по повышению эффективности судоремонта. В одном из таких документов (приказе № 1955 от 27 октября 1935 г. «О зимнем судоремонте флота государственной рыбной промышленности в 1935—1936 гг.») отмечались недостатки в ходе приемки судов из ремонта в предшествующие периоды. «Приемка... часто производится судовой администрацией... без тщательной проверки качества производимых работ. Выявленные недочеты ремонта не фиксируются в актах, а иногда не устраняются... Капитаны, старшие механики (мотористы) до сих пор не являются еще подлинными хозяевами судов, не несут ответственности за сроки и качество ремонта и фактически самоустранились от работ по судоремонту...»

Приказ предписывал судовладельцам создать на каждом судне запас сменных частей и инструментов, а Главрыбе — не позднее 1 января 1936 г. — закончить разработку и разослать на места номенклатуру запасных частей для всех типов судовых двигателей.

Капитанам и судовым механикам вменялось в обязанность провести осмотр судов для определения объема предстоящего ремонта, и не позднее 1 ноября 1935 г. составить дефектные ведомости, где обязательно выделить работы, которые могли выполнить экипажи. Руководство АКО должно было во время зимовки, в срок не позднее 15 декабря 1935 г., организовать на местах ремонта курсы по повышению квалификации плавсостава. По окончании зимовки, перед выходом судов в море, следовало проверить полученные знания и выдать соответствующие удостоверения.

В 1936 г. в порту Петропавловска действовали четыре кружка техминимума с количеством слушателей 85 чел. Только на курсах мотористов, руководимых главным инженером порта М. М. Триумфовским, числились 30 чел. На судах АКО для рядового и командного состава таких кружков было 35, в них занимались 303 чел. [66, л. 76—85]. По прибытии судов в порт члены экипажей проходили квалификационные испытания. Командование судов отмечало недостаток технической литературы и отсутствие программ занятий для кружков техминимума, заставлявшие проводить учебу «кустарным способом».

Осенью 1935 г. НКПП СССР обязал управляющих рыбопромышленными трестами до 1 декабря 1935 г. организовать на каждом судоремонтном предприятии технический контроль качества и строгого выполнения сроков ремонта. В группу контроля включались групповой механик флота и специалист-корпусник. Экипажам следовало производить приемку отремонтированных судов при участии представителей управления флота и завода. Приемка должна была сопровождаться обязательной пробой главных и вспомогательных механизмов на ходу в течение не менее двенадцати часов. Результаты пробы фиксировались в особом акте [60, л. 41—47].

Документы руководящих органов рыбной промышленности зачастую регламентировали не только общие вопросы организации судоремонта, но даже объемы и сроки работ на конкретных судах отдельных судовладельцев. Так, в ноябре 1936 г. наркомат определил меры, выполнение которых в течение 1937 г. должно было улучшить работу АКОфлота. В соответствии с ними, начальнику АКО А. И. Адамовичу предписывалось передать АКОфлоту управление портом в Петропавловске, а также выполнить капитальный (с докованием) и средний ремонт принадлежащих ему судов. Сроки проведения капитального ремонта, на который отпускалось 7 000 тыс. руб., устанавливались следующими [71, л. 72]:

- «Сима» — с 25 октября 1936 г. по 25 января 1937 г.;
- «Дальневосточник» — с 13 ноября 1936 г. по 15 января 1937 г.;
- «Эскимос» — с 13 октября 1937 г. по 19 февраля 1937 г.

Средний ремонт планировалось провести в период:

- «Чавыча» — с 20 января 1937 г. по 29 марта 1937 г.;
- «Колыма» — с 1 декабря 1936 г. по 15 февраля 1937 г.;
- «Орочон» — с 1 декабря 1936 г. по 1 февраля 1937 г.;
- «Восток» — с 20 февраля 1936 г. по 1 апреля 1937 г.;
- «Якут» — с 1 ноября 1936 г. по 15 марта 1937 г.;
- «Кит» — с 1 марта 1937 г. по 10 апреля 1937 г.;
- «Ительмен» — с 15 февраля 1937 г. по 5 апреля 1937 г.

Жесткое администрирование являлось приметой того времени, но по существу оно вряд ли было уместно: на местах такие частные вопросы можно было решать более оперативно. Как показали дальнейшие события, централизованное управление судоремонтом значительного эффекта не дало.

Так, уже 31 декабря 1936 г. в приказе по НКПП СССР № 3219 «О зимнем ремонте судов дальневосточной рыбной промышленности» организация работ в 1935—1936 гг. вновь признавалась крайне неудовлетворительной, как по качеству, так и по срокам. Ее главными недостатками являлись: позднее и некачественное составление дефектовочных ведомостей и их многократное изменение в процессе ремонта, плохая подготовка судоремонтных предприятий, отсутствие постоянных бригад по отдельным видам работ, а также «совершенно неудовлетворительная приемка законченных работ командами судна».

Приказ учреждал на судоремонтных предприятиях должности особых надзирателей — механиков-контролеров по качеству. Их количество определялось из расчета один контролер на 50—100 рабочих. Контролеры подчинялись главным инженерам заводов и верфей, то есть реальной самостоятельности они не имели [71, л. 23].

Этим же приказом вносились коррективы в ранее утвержденные сроки окончания ремонта судов АКО, продлевавшие их на один-два месяца. Неизменным осталось только время окончания работ на буксире «Кит» и траулере «Восток».

Предпринимались и другие меры по повышению качества ремонта. В 1935 г. возникла идея провести отраслевой конкурс на лучшее судоремонтное предприятие, бригаду и экипаж, самостоятельно выполнивший ремонт. Идея оформилась в виде приказа НКПП СССР от 27 октября 1935 г., которым политуправлению наркомата, Главрыбе и

редакции отраслевой газеты «За пищевую индустрию» вместе с профсоюзом рыбаков поручалось организовать Всесоюзный конкурс «По выполнению и досрочному проведению судоремонта». Было разработано положение о конкурсе, определявшее его условия и систему поощрений для победителей. Однако сам конкурс не состоялся. Вместо него НКПП СССР 3 марта 1936 г. приказом № 468 предписал «организовать и провести соревнование по своевременному окончанию ремонта» [72, л. 5]. Камчатские моряки и предприятия в число его победителей не попали.

В 1937 г. на развитие флота АКО НКПП СССР выделил 14.877 тыс. руб. [71, л. 73]. Распределение средств по основным статьям затрат, руб., приведено в табл. 3.25.

Таблица 3.25

Статья расходов	Всего		Рыболовный флот		АКОфлот		АКОпорт	
	кол-во	сумма	кол-во	сумма	кол-во	сумма	кол-во	сумма
Покупка судов	—	4 320	—	—	—	4 320	—	—
Буксирные катера	5	535	3	535	—	—	2	300
Катера	19	940	15	750	1	40	3	150
Кавасаки	40	800	40	800	—	—	—	—
Кунгасы	311	4 660	300	4 400	1	20	10	200
Разведчик	1	39	1	39	—	—	—	—
Баржи 100 т	4	280	—	—	—	—	4	280
Ремонт флота	—	2 070	—	1 250	—	820	—	—
Понтоны	4	160	—	—	—	—	4	160
Плавкран 50 т	1	150	—	—	—	—	1	150
Снабжение	—	923	—	—	—	923	—	—
Всего:	—	14 877	—	7 514	—	6 123	—	1 240

Приказом по НКПП № 586 от 13 марта 1936 г. из заказанных в Японии плавсредств, поставка которых в СССР ожидалась в течение 1937 г., АКО выделялось 40 кавасаки, 15 катеров, три буксира, катер-разведчик и танкер [60, л. 78].

Танкер, получивший название «Максим Горький», пришел в Петропавловск из Владивостока 13 ноября 1937 г. Судно длиной 59,6, шириной 10,9 и осадкой в грузу 5,2 м имело грузоподъемность 1 200 т. Оно было оборудовано дизельной энергетической установкой мощностью 800 л. с., обеспечивавшей скорость полного хода 10,5 узлов. Прибытие «Максима Горького» ознаменовало новый этап в развитии морского транспортного флота АКО — он начал пополняться новыми, специально построенными судами.

Первые транспорты АКО — «Охотск» и «Чукотка» — имели энергетические установки с двигателями внутреннего сгорания. В период с

1931 по 1937 гг. единственным типом главных двигателей морских судов АКОфлота являлись классические паровые машины тройного расширения и оборотные огнетрубные котлы, работавшие на твердом топливе. Машины развивали мощность 900—1500 л. с. и использовали пар с давлением 1,2—1,4 МПа. Энерговооруженность пароходов была невелика и не превышала 0,27—0,4 л. с. на тонну водоизмещения.

Первые пароходы АКОфлота работали до конца 1960-х гг. Большинство из них прослужило более пятидесяти лет.

Изменение численности транспортного флота АКО на протяжении первого этапа его развития (1928—1936 гг.) представлено в приложении 3.1. Эксплуатационные характеристики судов АКОфлота по состоянию на середину 1936 г. приведены в приложении 3.2. Некоторые документы, иллюстрирующие деятельность флота в 1935—1936 гг., содержатся в приложении 3.3.

3.3. РУКОВОДСТВО МОРСКИМ ФЛОТОМ АКО

АКО было создано 4 июля 1927 г. Первоначально его правление и главная контора размещались в Хабаровске. К 1 октября 1927 г. главную контору, непосредственно руководившую всей деятельностью общества, перенесли во Владивосток. Правление по-прежнему оставалось в Хабаровске. Здесь при нем имелся небольшой аппарат, занимавшийся административным управлением обществом и представлявший его в краевых инстанциях.

Состав первой управленческой структуры АКО был разработан 31 октября 1927 г. В соответствии с ним, в главную контору во Владивостоке входил транспортно-складской отдел, который возглавил И. С. Шевченко. Для оперативного управления делами общества на местах учреждались отделения в Петропавловске и Охотске. Решение вопросов в правительстве СССР возлагалось на московскую контору. Приобретать товары и оборудование, отсутствующие на внутреннем рынке, вести экспортные операции в США и Японии должны были специально организуемые аппараты при Амторге и советском торговом представительстве [1, л. 264 об.—265 об.].

1 июля 1928 г. правление общества перебралось из Хабаровска во Владивосток. После появления у АКО в 1928 г. собственного флота, транспортно-складской отдел на первых порах занимался обслуживанием судов и комплектовал их экипажами. В связи с ожидаемым расширением численности флота, 15 октября 1928 г. постановлением прав-

ления АКО во Владивостоке учреждался морской отдел (морская контора). Его первым начальником стал Языков [1, л. 217]. В середине 1929 г. отделом заведовал Габышев, затем его сменил И. К. Налбандов. Замещал заведующего капитан Н. В. Ушаков.

В январе 1930 г. правительство СССР изменило состав правления АКО. Для приближения руководящего органа АКО к месту размещения основной производственной базы общества было решено перенести главную контору на Камчатку. 5 января 1930 г. нарком продовольствия и снабжения СССР А. И. Микоян указывал: «Мною дана директива председателю правления т. Гольдбергу в этом же году перевезти аппарат правления из Владивостока в Петропавловск с тем, чтобы облегчить правлению его руководящую работу...» [73, л. 9]. Тогда же, в начале 1930 г., существовали проекты перевода главного аппарата АКО в б. Нагаева [18, л. 5]. Окончательно местом для него выбрали административный центр Камчатки.

Вскоре правление преобразовали в дирекцию, действовавшую на основе единоначалия. Возглавивший общество Б. И. Гольдберг стал именоваться директором-распорядителем. Вот как он оценивал причину перевода дирекции на полуостров: «Управление “за глаза” столь сложным по комплексности хозяйством как АКО, отдельные звенья которого переплетены тесной и непосредственной зависимостью одно от другого, порождало ряд пробелов в его работе» [24, л. 29].

Переезд дирекции в Петропавловск начался в мае и, в основном, завершился к октябрю 1930 г. Сотрудников, прибывающих сюда из Владивостока с семьями, из-за отсутствия в городе жилья пришлось «скучить... без какой-либо соответствующей кубатуры количеству жильцов». Дирекция АКО за неимением собственного здания размещалась в окрисполкоме, музее и школе. Ее сотрудники ходили на работу за несколько километров, «часто в пургу огромной силы, при снегопаде, превышающем человеческий рост, им приходилось работать часто в не отапливаемых помещениях в полушубках и шубах». По словам непосредственного участника событий, «это было пионерство в буквальном смысле этого слова, начальной эпохой практического освоения Камчатки, первой ступенью начавшейся там социалистической стройки» [24, л. 29].

Аппарат дирекции подвергся реорганизации. В марте 1930 г. было утверждено «Положение о морском отделе». Его полный штат определялся в 78 чел. Руководство отделом состояло из пяти человек: управляющего, его заместителя, трех морских и технических инспекторов.

В тарифно-статистическом секторе и общей части отдела трудились 17 чел. Непосредственно с флотом работали технический и пароходно-эксплуатационный подотделы. В состав первого входили заведующий, инженер для проведения технических занятий, корабельный инженер, чертежники, инженер-теплотехник, младший техник, заведующий судоремонтом и его помощники, всего 18 чел. Второй состоял из трех человек: заведующего и двух ответственных исполнителей. Морскому отделу подчинялось владивостокское морское агентство численностью 36 чел. [13, л. 20—21].

Следует отметить, что в документах этого периода структура, занимавшаяся эксплуатацией флота, упоминается под различными названиями: «Морской отдел», «Морская контора», «Морское управление», «Управление транспорта и связи». Такое разнообразие наименований показывает, что она длительное время находилась в состоянии организационного периода, что не могло не отражаться на качестве выполнения ею своих обязанностей.

Из-за того, что переезд дирекции затянулся до конца 1930 г., работа общества в значительной степени оказалась дезорганизованной. Этому способствовало, помимо всего прочего, нежелание многих сотрудников покидать обжитые места во Владивостоке и перебираться на необустроенную Камчатку. Руководила работой морского транспортного флота в этот период владивостокская контора АКО, при которой действовал транспортно-экспедиционный сектор численностью 27 чел. Он на первых порах фактически выполнял функции морского управления.

3 мая 1930 г. морское управление ходатайствовало перед дирекцией общества об организации четырех своих агентств: в Петропавловске, Усть-Камчатске, Большерецке и Кихчике. Дирекция признала нужным «открыть соответствующие агентства в трех пунктах в составе местных контор (в Петропавловске, Усть-Камчатске и Анадыре) и предложить составить при морской конторе подробную смету и инструкцию» [13, л. 16].

22 ноября 1930 г. структура владивостокской конторы АКО подверглась изменению. «Положение, создавшееся в работе владивостокской конторы АКО в связи с переездом правления на Камчатку, требует немедленного, коренного изменения форм работы таковой...» Теперь она состояла из шести секторов: заготовительно-снабженческого, административно-хозяйственного, кадров и труда, счетно-бухгалтерского, учетно-статистического и транспортно-эксплуатационного.

Деятельность последнего, возглавляемого Федотовым, имела непосредственное отношение к работе флота [26, л. 103—105].

В начале 1931 г. петропавловское управление транспорта и связи утвердило «Положение о морском агентстве в петропавловском порту», принадлежавшем в этот период СТФ. Агентство являлось оперативным органом транспортно-эксплуатационного сектора. В его обязанности входило обслуживание судов АКО: оповещение грузо-получателей об их прибытии, оформление мест швартовки, снабжение топливом, водой, составление коносаментов и пассажирских сводок, продажа билетов, заведование плавсредствами, причалом, складом и их эксплуатация. Первым морским агентом АКО в Петропавловске стал М. Дорошенко [26, л. 91].

Совещание работников управления транспорта и связи при заместителе директора-распорядителя АКО Е. Л. Якобсоне, прошедшее 16 февраля 1931 г., отметило, что работа управления «протекала до сего времени крайне неудовлетворительно». Руководство им фактически велось из Владивостока и являлось недостаточно четким, в результате чего «Морское управление в Петропавловске, как таковое, своего лица не имело вовсе». Наряду с этим имеющиеся структура и штаты «являлись совершенно непригодными к тем темпам работы, которые намечались правлением АКО на Камчатке».

Совещание постановило реорганизовать управление. Впредь до нее общее руководство над ним возлагалось на Дорошенко, ответственным исполнителем по пароходно-эксплуатационной части являлся Шрамко. При управлении создавался погрузо-разгрузочный сектор, руководимый Смесовым [26, л. 67].

Аналогичные выводы 11 марта 1931 г. сделала и дирекция АКО. «Как обстояла работа в управлении транспорта и связи? Никакой работы фактически не велось, обнаружена полнейшая бесхозяйственность, полная безответственность, работа ведется от случая к случаю, методом гражданской войны восемнадцатого года». Управлению следовало немедленно организовать погрузо-разгрузочные работы с таким расчетом, «чтобы подобного безобразия, имевшего место в 1930 году, не повторялось», а также приступить к разработке норм расхода топлива по судам и системы премий за его экономию [18, л. 7—8].

Указанные недостатки в деятельности управления транспорта и связи в 1930 г. можно было объяснить организационными неурядицами, вызванными переездом руководящих органов общества на Камчатку. Но спустя год обстановка практически не изменилась: 7 февраля

1932 г. дирекция АКО вновь констатировала, что «ошибки управления транспорта и связи — в самой постановке работы, в том, что практически ничего не делали, при такой постановке дела мы не решим проблему снабжения, проблему связи. Надо было конкретно развернуть картину, наметить точный и ясный план: когда выйдет тот или иной снабженец, точно знать, когда и какая будет нагрузка и выгрузка товаров, в какие пункты будет заходить [пароход-] снабженец...».

В конце 1931 г. владивостокская контора АКО, включавшая структуры, управлявшие флотом, подверглась очередному реформированию. 31 октября Гольдберг подписал приказ № 180, в соответствии с которым ее управляющий Шварц откомандировывался в Одессу для налаживания прямых грузоперевозок на Камчатку, а руководство конторой временно передавалось Якобсону. Последнему предлагалось подобрать нового управляющего, провести реорганизацию, установив штаты не свыше 120 чел., «точно разграничив права и обязанности каждого из них персональной ответственностью..., рассмотрев и утвердив “Положения о конторе и секторах”» [12, л. 2].

14 ноября 1931 г. Якобсон объявил новый штат владивостокской конторы в количестве 128 чел. При ней организовывался сектор транспорта и связи из 17 чел., состоявший из руководителя (морского агента), его помощника, морского и технического инспекторов, секретаря, старшего стивидора-контролера, экономиста, товароведа, ответственного исполнителя, декларанта, двух экспедиторов, заведующего судоремонтом, прораба-механика, теплотехника, радиотехника и инженера-консультанта. Сектор дополнительно усиливался шестью работниками, переведенными из реформированного рыбного управления [12, л. 20].

Как видно, новый штат сектора включал всего пятерых специалистов, непосредственно занятых решением многочисленных технических вопросов, связанных с организацией эксплуатации, с ремонтом и приобретением флота. На это обращал внимание руководства АКО инженер-консультант сектора Хрепин. Он полагал, что при владивостокской конторе или при дирекции АКО в Петропавловске необходимо было создать полноценную техническую часть в составе 18 инженеров и техников различных специальностей. Им следовало:

- наблюдать за выполнением заказов, размещенных на заводах во Владивостоке и принимать их;
- производить судоремонт;
- составлять технические условия и проекты на все суда;

— проверять правильности составления заявок со стороны флота и контролировать их прохождение.

«Считаю все изложенные вопросы достаточно созрелыми для решения их дирекцией АКО, — писал Хрепин. — Должен особо отметить исключительное пренебрежение к ним в течение [ряда лет] и в результате — катастрофическое положение некоторых из них, почему далее откладывать разрешение таковых недопустимо» [12, л. 105—107].

Одна из причин неудовлетворительной работы конторы во Владивостоке и управления транспорта и связи АКО в Петропавловске заключалась в том, что на протяжении первых лет деятельности общества ему не удавалось преодолеть разрыв между местами размещения своей основной производственной базы (на Камчатке), руководящего органа (сначала во Владивостоке, а затем на Камчатке) и обслуживающего потребности общества флота (главная база во Владивостоке).

Первый этап работы АКО (1927—1930 гг.) характеризовался отрывом флота и руководства общества от производства, второй (1931—1936 гг.) — отделением руководства и производства, находившихся на полуострове, от флота, по-прежнему базировавшегося во Владивостоке. Реальные условия, способствующие выправлению ненормального положения дел, стали складываться только к концу 1930-х гг., когда указанный разрыв был преодолен: все три названные составляющие сосредоточились на Камчатке.

Такое сосредоточение стало возможным только после перенесения базы флота в Петропавловск, чему длительное время препятствовали объективные причины: отсутствие здесь ремонтных предприятий и развитого портового хозяйства, недостаток квалифицированной рабочей силы, в том числе и плавсостава, невозможность привлечь ее и закрепить на новом месте из-за нехватки жилья. Пока же имевшиеся в распоряжении АКО пароходы фактически руководились владивостокской конторой, не всегда учитывавшей особенности работы на Камчатке, зато располагавшей перечисленными выше возможностями.

Петропавловский порт образовался на базе местного морского агентства СТФ. До начала 1930-х гг. он являлся подразделением владивостокского торгового порта, а затем был выделен в самостоятельную структуру. В 1931—1932 гг. она официально именовалась «Главное камчатское агентство СТФ и управление Петропавловского-на-Камчатке торгового порта». Кроме этого названия использовалось и другое — «Петропавловское-на-Камчатке портовое управление СТФ». Одновременно здесь действовало и морское агентство АКО. Главным

агентом — начальником порта в 1930—1932 гг. являлся В. С. Колесниченко. В ноябре 1931 г. в Петропавловске имелось всего 120 профессиональных грузчиков: 60 из них работали в управлении торгового порта СТФ, остальные состояли при морском агентстве АКО.

В начале 1933 г. обязанности главного агента — начальника порта исполнял А. А. Крупович, в мае его сменил Майсурадзе. 1 января 1933 г. порт вначале перешел от СТФ в непосредственное подчинение Центрального управления водных портов СССР, а 1 июня 1933 г. — в соответствии с распоряжением СНК СССР от 10 апреля 1933 г. № 724/136 — в ведение АКО. Его объединили с управлением транспорта и связи, слив тем самым морские агентства СТФ и АКО.

Новая структура получила название «Управление транспорта, порта и связи». Она располагала флотом, состоявшим из четырех пароходов («Орочон», «Ительмен», «Эскимос» и «Якут») общей грузоподъемностью 16 600 т, которыми по-прежнему распоряжалась владивостокская контора АКО. «Фактически руководство порта СТФ, переименованное в управление транспорта АКО, занималось исключительно интересами порта и совершенно не занималось руководством флотом» [37, л. 2].

4 июня 1933 г. в АКО состоялось совещание по преобразованию «Управления транспорта и связи» в «Управление транспорта, порта и связи». Начальник порта Майсурадзе высказался за полную самостоятельность новой структуры с подчинением ее одному конкретному представителю дирекции общества. По мнению Майсурадзе, новое управление должно было принять на себя проведение погрузо-разгрузочных работ, руководство всеми судами, «плавучкой», гужевым и автомобильным транспортом, радиосвязью. Всю работу транспорта необходимо было сосредоточить в Петропавловске, подчинив новому управлению агентства в главных портах СССР, из которых шло снабжение Камчатки — Одессе и Владивостоке. Ему же следовало передать механические мастерские АКО. Кроме этого, он предлагал организовать порт в Усть-Камчатске, приписной пункт в Корфе и агентства в наиболее крупных пунктах Камчатки.

Заместитель директора-распорядителя АКО А. А. Кривошеев рекомендовал оставить радиосвязь до конца путины в ведении рыбного управления, так как большинство радиостанций располагались на промыслах. Он не соглашался с организацией на западной Камчатке морских агентств со своими плавсредствами, так как последних хронически не хватало. Кривошеев предлагал оставить разгрузку пароходов

на побережье за рыбокомбинатами, передав управлению транспорта, порта и связи только обработку судов в Петропавловске и Усть-Камчатске. Механические мастерские АКО, по его мнению, следовало объединить с мастерскими порта.

Начальник рыбного управления Морозов не соглашался с тем, что он должен заниматься разгрузкой пароходов. Его поддержал начальник управления снабжения Н. П. Савенко, который также высказался за централизацию всех грузовых работ во вновь создаваемом управлении, для чего предлагал усилить его плавсредствами и организовать для их постройки кунгасную мастерскую [24, л. 45].

Окончательно совещание решило назначить начальником управления транспорта, порта и связи Майсурадзе, передать в его ведение весь морской рейдовый флот, речные суда в Усть-Камчатске и автогужевой транспорт. Управлению поручалось выполнение всех грузовых работ и устройство агентств в крупных пунктах побережья. Для его укомплектования следовало «из имеющейся рабсилы... отобрать самых лучших и работоспособных, по усмотрению т. Майсурадзе и управления, для использования на дальнейшей работе, остальных освободить от работы» [24, л. 47]. Руководство крупными судами по-прежнему оставалось за Владивостоком.

13 июля 1933 г. начальник дальневосточного управления СТФ Гончаров уведомил руководство АКО о том, что им «для урегулирования с правлением АКО вопросов, связанных с передачей в ведение АКО Петропавловского-на-Камчатке порта и его приписных пунктов», откомандировывается заместитель начальника финсектора управления А. Н. Гурский [74, л. 1].

Следует отметить, что дирекция АКО в 1933 г. не рассчитывала на передачу порта в ее ведение, поэтому она не имела ни проработанных планов по организации и модернизации его хозяйства, ни соответствующих материалов. Это также осложнило работу нового управления.

1 июля 1933 г. начало действовать усть-камчатское транспортное агентство. До этого местная транспортная контора объединялась с товарной базой и входила в управление снабжения. Агентство распоряжалось катером «Черноморец», четырьмя кавасаки и двумя кунгасами. Его службы размещались в четырех помещениях (механические мастерские, кладовая, рабочая бытовка и наблюдательная будка), общая стоимость которых составляла 10 796 руб. К 1 января 1934 г. состав агентства был существенно расширен: оно имело уже шесть катеров с моторами мощностью от 36 до 96 л. с., четыре кавасаки, 14 разных

кунгасов общей грузоподъемностью 130 т, водолазное хозяйство. Здесь работали 361 чел. Все имущество стоило 361 563 руб. [75, л. 2].

В 1934 г., в связи с неудовлетворительным обслуживанием Камчатки судами СТФ, АКО получило пароход «Колыма» и пять траулеров. Этим численность его транспортных судов увеличивалась в два с половиной раза. Одновременно на него возлагалось обеспечение каботажных перевозок внутри Камчатки. Это резко увеличило нагрузку на управление транспорта, порта и связи и выявило его неготовность к работе в новых условиях.

Об этом свидетельствовал заместитель начальника политсектора АКО В. Т. Ершов, обращавшийся весной 1935 г. в политуправление НКПП СССР с очередным проектом реформирования этой структуры. «Если руководство и эксплуатация четырех пароходов, хотя чрезвычайно плохо, но могла производиться кустарным образом АКО без соответствующего специального аппарата, [то] переданный в 1933 г. АКО петропавловский порт и эти десять судов потребовали от АКО больше внимания, а следовательно, и руководства. И это руководство флотом еще вызывалось тем, что имеющиеся четыре парохода совершали рейсы из Владивостока без захода в Петропавловск, а прямо на побережье, и руководились не Петропавловском, а владивостокской канторой, то уже в 1934 г. это количество изменилось и центр тяжести работы флота был перенесен на Камчатку...

Когда перенесли центр тяжести работы и руководство флотом на само управление АКО в Петропавловске, то это осложнилось еще тем, что в АКО не оказалось никакого аппарата, который мог бы руководить работой флота. Тогда из управления порта было создано управление порта и морского транспорта, которое и руководит работой морского транспорта до настоящего времени» [66, л. 197].

Констатировав отсутствие в порту технического оснащения, тяжелые бытовые и жилищные условия, недостаток кадров, а также ожидавшееся в 1935 г. очередное пополнение судового состава, Ершов сделал вывод о том, что «при данной организации... правильно эксплуатировать флот будет невозможно...».

В 1935 г. программа работы флота АКО включалась в централизованный план перевозок Тихоокеанского бассейна. До этого общество, при возникновении у него потребности в дополнительном тоннаже, обращалось к услугам НКМФ. С 1935 г., в случае невыполнения планов перевозок собственными судами, АКО не могло требовать у него дополнительные пароходы. Это означало, что теперь его флот должен

был работать особенно четко. В связи с этим Ершов предлагал организовать при начальнике АКО «Управление морского транспорта Камчатской области» или «Управление порта и водного транспорта АКО». Его аппарат «в целях уплотнения штатных единиц» следовало объединить с управлением порта и разместить в его здании.

Новую структуру рекомендовалось перевести на полный хозрасчет. Ее основными функциями должны были стать разработка планов приобретения судов и устройства портов, заключение договоров на перевозки, оперативное управление морским и каботажным флотом, кадровая работа, организация ремонта. В ведении и полном подчинении Управления порта и водного транспорта должны были состоять:

- владивостокское и усть-камчатское агентства;
- крупные пароходы «Орочон», «Ительмен», «Якут» и «Эскимос»;
- каботажные суда;
- приписанные к порту АКО пункты Озерная, Усть-Большерецк;
- рейдовые операции в Петропавловске и Усть-Камчатске.

В составе такого управления предусматривались канцелярия, портнадзор, транспортно-складское хозяйство и части: планово-финансовая и бухгалтерская, техническая, погрузо-разгрузочная, материальная, снабженческая, мобилизационная и эксплуатации морского транспорта [56, л. 21]. Предложения Ершова были приняты во внимание, и в разное время использованы в ходе совершенствования аппарата, руководящего деятельностью флота.

В апреле 1935 г. во Владивостоке прошло совещание по подведению итогов навигации 1934 г. Оно выявило следующие основные ошибки, допущенные морским агентством и управлением транспорта, порта и связи по отношению к собственным судам [56, л. 8]:

- неоднократное прямое руководство пароходами рядом отделов АКО, дававшими противоречивые указания о их погрузке, разгрузке и изменении направления рейсов;
- отсутствие совещаний представителей АКО с комсоставом судов для подведения итогов рейсов;
- недостаточное внимание бытовым условиям экипажей;
- планирование рейсов без учета опыта прошлых плаваний;
- отсутствие нормативов на текущий ремонт и расходные материалы по каждому отдельному пароходу;
- нередко практиковавшаяся выдача судам рейсового задания (плана-наряда) по радио уже после их выхода из порта.

В результате подобного «руководства» флот АКО имел большие простои, а планы грузоперевозок он зачастую выполнял только за счет продления навигационного периода, что ухудшало техническое состояние корпусов пароходов, работавших в тяжелых льдах.

Владивостокское морское агентство, входившее в управление порта и транспорта и связи, было ликвидировано 1 января 1936 г. Его функции перешли к владивостокской конторе АКО. 31 декабря 1935 г. управляющий конторой Лобанов издал приказ № 19, создававший из ликвидированного агентства две самостоятельные группы: транспортно-морскую и судоремонтную [52, л. 60].

1 июля 1936 г. управление порта, транспорта и связи разделилось на два самостоятельных: петропавловского порта АКО и морского транспортного флота АКО (АКОфлот). Приказом по АКО № 630 с 1 октября 1936 г. вводилось «Положение об управлении флотом АКО». Это «Положение...» официально устанавливало уже давно сложившееся название морского транспортного флота общества — «АКОфлот».

В соответствии с ним, АКОфлот являлся самостоятельной хозяйственной единицей, находившейся в непосредственном подчинении начальника АКО. На него возлагалось руководство эксплуатацией транспортных судов, заботы о поддержании их в работоспособном состоянии, наблюдение за полным использованием тоннажа, а также руководство заказами по строительству и ремонту судов. В ведении АКОфлота находились пароходы («Орочон», «Ительмен», «Эскимос», «Колыма», «Чавыча», «Сима», «Восток», «Буревестник», «Дальневосточник», «Кит») и отделы во Владивостоке. Суда АКОфлота стали базироваться в Петропавловске после 1937 г.

Управление АКОфлота планировало работу и оперативно управляло морским транспортом, инспектировало прибывающие и уходящие суда, паспортизировало их, контролировало выполнение действовавших правил, уставов и распоряжений НКПП СССР, Главрыбы и других вышестоящих организаций. На него возлагались контроль за расходом топлива, смазочных масел, машинных материалов, разработка норм их потребления, составление заявок для АКОснаба и АКОрыбснаба на обеспечение флота. Особое внимание управление должно было уделять подбору плавсостава, повышению его квалификации и улучшению быта для закрепления моряков на Камчатке [76, л. 64].

Аппарат АКОфлота, его агентств, плавсостав принимались на работу и увольнялись начальником управления. Исключение составляли

капитаны и старшие механики судов, главный диспетчер и морской инспектор, назначавшиеся и снимавшиеся самим начальником АКО.

Вышедший в ноябре 1936 г. приказ НКПП СССР «О плане АКО на 1937 г.» обязывал начальника АКО «для улучшения работы флота и большей увязки работы АКОфлота с АКОпортом подчинить АКОфлоту управление петропавловским портом» [71, л. 72].

Частые преобразования системы управления вносили сумятицу в деятельность флота. Особенно серьезные претензии моряки предъявляли к владивостокскому моррагентству, с которым им чаще всего приходилось иметь дело. «Примерно с 1932 г. у нас во владивостокской конторе происходит полнейшая свистопляска с перестройкой: то сливаемся, то разъединяемся, то снова сливаемся. В результате получилось, что в течение 1933 г. не было единого руководства...» [77, л. 9].

Это эмоциональное свидетельство очевидца подтверждается официальной информацией. Несмотря на то что приказом дирекции АКО владивостокское морское агентство 1 июля 1933 г. передавалось из управления снабжения в управление транспорта и порта, разделение бухгалтерских балансов было произведено только во второй половине 1934 г. Еще летом 1934 г. вновь назначенный главный бухгалтер агентства обращался в Петропавловск за разъяснением: «Кому подчинено морское агентство и в какой баланс будет входить?». Выяснением этого же вопроса занимался и новый главный бухгалтер конторы АКО во Владивостоке Лаврентьев. Все это говорит о том, что морское агентство еще и в середине 1934 г. пребывало на этапе организации [37, л. 2].

Совещание помполитов судов АКО, состоявшееся во Владивостоке 8—10 апреля 1935 г., также констатировало ненормальную работу здешнего моррагентства: «Вопрос о выделении морской конторы... доведен до конца не был. Моррагентство не получило соответствующих кадров, не имело четко продуманной структуры аппарата и его функций, а также не были четко разграничены взаимосвязи агентства с другими отделами АКО». Для улучшения работы судов ему следовало немедленно заключить договор с владивостокской конторой, оговорив в нем ответственность сторон, разработать систему штрафов за непроизводительные простои судов и меры по поощрению за их досрочную обработку [56, л. 8].

Владивостокское морское агентство, отвечавшее за ремонт судов, не располагало требующимися для этого материалами. Ими распорядилась контора АКО. Обращения к ней представителей агентства зачастую оставались без ответа. С учетом того, что высшее руководство

находилось в Петропавловске, оперативное решение вопросов затягивалось [71, л. 86—87]. Администрации судов полагали, что выходом из этого могло стать создание при агентстве «морского склада».

Спустя два года картина качественно не изменилась. По свидетельству помполита парохода «Ительмен» Н. Н. Сельянова, агентство продолжало переживать «мучительно длительные перестройки... Морское агентство третий или четвертый раз перестраивается по приказам АКО. Как не придешь с рейса, то они обязательно получили приказ, по которому агентство реорганизуется, а это отражается на работе по руководству пароходами на ремонте... Эти перестройки уже влияют на пароход в целом — нет авторитета, нет порядка, нет ничего того, чтобы пароходы во Владивостоке ремонтировались бы и использовали свою стойнку с производственной и кадровой стороны...» [66, л. 206—207].

Крайне неэффективное руководство флотом было тем препятствием, о который зачастую разбивался трудовой энтузиазм моряков. Главными и не решаемыми на протяжении многих лет проблемами оставались затяжка ремонта и погрузки в Владивостоке и в Петропавловске, а также отсутствие планомерности в грузоперевозках.

Так, 5 мая 1936 г. пароход «Якут» получил указание следовать в Корф за углем. По прибытии на место выяснилось, что его здесь нет. По заявлению директора копей, он не знал о подходе судна. На пароход, простоявший пять суток и принявший всего 350 т топлива, пришлось распоряжение идти в Усть-Камчатск, выгрузить там уголь и погрузить консервы. По приходу в Усть-Камчатск «Якут» получил новый приказ: уголь оставить на пароходе для бункера до Владивостока, консервы не принимать, а грузить лес и бочечную клепку. 13 июня судно вместо Владивостока направилось в Петропавловск. «Нужно сказать, что такое количество изменений в течение рейса отрицательно действует на команду, появляется безразличное настроение к выполнению плана», — отмечало командование судна [66, л. 173].

О том, что АКОФлот являлся, по сути, не самостоятельным предприятием, а неким подсобным подразделением по обслуживанию горящих нужд общества, говорил в январе 1937 г. его начальник В. М. Слободенюк: «АКОФлотом затыкаются дырки... [Стоит] вопрос о жестком расписании... чтобы не было такого случая, как было у нас однажды, что т. Смирнов забыл завезти в комбинаты товары и кричал, чтобы ему дали пароход» [62, л. 71].

Плохая организация работы флота, отмеченная выше, негативно сказывалась на настроении экипажей. Комсостав парохода «Эскимос»

в декабре 1936 г. в один голос заявлял, что забота о кадрах в АКО поставлена плохо. Среди главных недостатков он называл отсутствие жилплощади и заботы о семьях моряков, находившихся в сложных продолжительных рейсах. «Например, можно записаться на получение угля, уплатить деньги, через пять месяцев прийти из рейса, а угля не доставили, семьи живут в холоде, квартиры не ремонтируются...» Нарекания вызывала сложность выезда на учебу и курсы повышения квалификации: некоторые моряки умудрялись проходить обучение за счет других организаций, затем возвращаясь в АКОФлот. Текучесть кадров во многом оказалась спровоцированной задержкой зарплаты: многие члены экипажей формально увольнялись для того, чтобы получить деньги для перевода семьям, а потом продолжали работать на старых местах [49, л. 19].

Схожие проблемы были и на пароходе «Якут». После четырнадцати месяцев плавания на Камчатке в августе 1936 г. экипаж возвращался во Владивосток к семьям без копейки, не получая зарплаты в течение полугода. Моряки, выполнившие несколько тяжелых ледовых рейсов, своими силами разгрузившие судно, не были представлены на премирование в НКПП СССР вместе с командами работавших в более легких условиях «Симы» и «Чавычи». «Якут» не был нормально снабжен продовольствием. «Из всего этого команда сделала вывод, что сколько на “Якуте” не работай, и как не работай, — хорошего ничего не заработаешь» [66, л. 165].

Показательной, как с точки зрения отношения руководства АКО к морякам, так и его недооценки влияния социально-бытовых условий на их настроения, является история покончившего жизнь самоубийством капитана траулера «Дальневосточник».

В одном из рейсов он нетрезвым пришел на собрание судовой команды. Из-за его недостойного поведения собрание было прервано. Спустя несколько дней капитан в присутствии ехавшего на траулере начальника политотдела АКО А. Р. Орлинского извинился перед командой за грубость. По приходу в Петропавловск 3 августа 1936 г. Орлинский направил начальнику АКОФлота отношение, в котором перечислял ряд надуманных и не нашедших позже подтверждения фактов, содержащие обвинения, характерные для того времени (в том числе, и о политической неблагонадежности), и требовал немедленного увольнения капитана. В тот же день начальник АКО по представлению руководителей АКОФлота подписал приказ об этом с формулировкой «за пьянство и подрыв дисциплины».

О том, что капитан имел слабость к спиртному, руководству АКО было известно, но тем не менее, в тяжелый для общества момент его охотно приняли на работу. Все допрошенные по делу о самоубийстве моряки траулеров «Дальневосточник» и «Восток» (на последнем покойный был капитаном в 1933—1935 гг.), говорили о том, что он всегда пытался поддерживать на судне дисциплину.

Уволенный капитан хотел попасть к Адамовичу, но принят им не был. Управление АКОфлота не произвело с ним расчет. Потрясенный случившимся, угнетенный бытовыми и семейными неурядицами, капитан сорвался: в ночь с 9 на 10 сентября 1936 г. он свел счеты с жизнью, оставив записку: «Меня уволили со службы. Так дорожат кадрами. Преступления никакого не совершил. Денег не платили, брал грошами для расплаты с долгами во Владивостоке».

А вот каким выводом завершилось официальное расследование. «Поспешность, проявленная работниками АКО с увольнением... ничем не вызывалась и не может быть оправдана, она свидетельствует о бюрократическом отношении к живым людям. Самоубийство... является следствием нечуткого к нему отношения со стороны работников АКО и тяжелого материального положения, создавшегося благодаря серьезной и длительной болезни жены».

Дисциплина на судах АКОфлота, особенно в каботажной группе, оставляла желать лучшего. Пьянство, традиционно являвшееся главным видом ее нарушения, было распространено как среди рядовых моряков, так и среди комсостава. Его последствиями были невыходы на вахту, аварии и даже гибель людей. «Борьба» за дисциплину путем увольнения провинившихся эффекта не давала, вызывая большую текучесть кадров, при которой на место одних нарушителей приходили следующие, только что уволенные с других судов. Так, на одном из траулеров АКОфлота с экипажем в 31 чел. всего за восемь месяцев 1936 г. из 45 принятых рядовых моряков было уволено 39, а из комсостава, соответственно, — 12 и 13. За этот же срок сменилось четыре капитана. То есть, рядовые моряки, в среднем, работали на судне по шесть, а командиры — по восемнадцать дней.

Нарушения дисциплины и текучесть кадров во многом были вызваны бытовой неустроенностью моряков, их невысоким образовательным уровнем и отсутствием возможности разнообразно и с пользой проводить досуг. «Причина разложения дисциплины заключена... в отсутствии массово-политической работы на судне и в отсутствии большевистской борьбы за создание кадров настоящих советских моря-

ков», — констатировал ведущий следствие по делу капитана «Дальнево-сточника» военный прокурор Камчатки Баранов [78, л. 285—287].

В 1934 г. АКО впервые объявило конкурс на передовое судно и лучшего ударника. На пароходах развернулось «социалистическое соревнование», призванное интенсифицировать и без того тяжелый труд моряков, эффективность которого во многом снижалась его неграмотной организацией. По сути это была одна из форм внеэкономического принуждения. Для выявления победителей «соревнования» учитывалась работа каждого члена экипажа. Показатели соревнования ежесуточно фиксировались на «красной» и «черной» досках, вывешивавшихся в столовых команды. Основные судовые механизмы и приспособления, помимо общего наблюдения за их состоянием со стороны старшего механика, закреплялись за отдельными лицами.

Итоги этого конкурса подводились в апреле 1935 г. Первую премию завоевал «Эскимос». Для поощрения его команды выделялись 5 000 руб., из них «500 руб. — капитану, 400 руб. — старшему механику, остальную сумму 4 100 руб. — распределить лучшим ударникам». Вторая премия в сумме 3 000 руб. досталась «Буревестнику» [56, л. 12].

Передовиками индивидуального соревнования стали боцман Петюшкин, машинист Аклеев, кочегары Зайцев, Беляев, Щербаков, Велючкин (пароход «Ительмен»), второй механик Черницын, второй и третий помощники капитана Зеленский и Киселев, машинисты Чепуренко, Борисов (траулер «Буревестник»), второй механик Левицкий, штурман Хан, машинист Коновалов (траулер «Восток»).

Условия аналогичного конкурса на 1935 г. устанавливались приказом по управлению транспорта и порта № 8 от 11 апреля 1935 г. Для награждения отличившихся команд предназначались уже 9 000 руб., распределенные на две премии. Первая: капитану — 1 000 руб., старшему механику — 750, команде — 3 000, на культурно-бытовые нужды судна — 2 000. Вторая: капитану — 750 руб., старшему механику — 500, команде — 2 000, на культурно-бытовые нужды судна — 1 000. Кроме этого, судну, получившему первую премию, вручалось переходящее Красное Знамя Камчатского облисполкома и политодела АКО, а его капитан и старший механик поощрялись грамотами. Для награждения победителей конкурса на лучшего ударника каждому пароходу выделялись три именные премии: первая — фотоаппарат и грамота, вторая — виброла (патефон) и грамота, третья — часы и грамота [56, л. 15].

Условия выявления победителей внутрисудовых соревнований и меры по их поощрению разрабатывались в недрах самих экипажей.

Вот какое постановление приняла 5 ноября 1935 г. конкурсная комиссия парохода «Ительмен». «Путинный рейс весной 1935 г. выполнен на 109,3 % при длительности 72 суток. На основании договора и приказа по внутрикорабельному соцсоревнованию, конкурсная комиссия, рассмотрев оценки за май и июнь, то есть за время рейса, постановила:

1. За плохую производственную работу и нарушение трудовой дисциплины лишить тонно-мильной премии (полная сумма от 255 до 100 руб.) — 9 чел.

2. Снизить премию для 8 чел...

4. Ударники, имеющие баллы выше среднего, получают добавочную премию за счет лиц, не выполнивших соревнования. Комсостав, имеющий выше 115 баллов, — за каждый балл по 10 руб. Машинная и палубная команды за каждый последующий балл свыше 120 — по 8 руб.

Конкурсная комиссия призывает весь личный состав... в пародном конкурсе АКО на первое место не сдать переходящего Красного Знамени» [35, л. 53].

Участники «социалистического соревнования» показывали выдающиеся трудовые результаты. Многие члены экипажей регулярно в два и более раза перевыполняли существующие нормы погрузо-разгрузочных и ремонтных работ. Все зависящее от команд в части эксплуатации судов, как правило, выполнялось успешно и досрочно. Зачастую механики самостоятельно выполняли ремонты главных машин в объемах, доступных, как считалось ранее, только специализированным предприятиям.

Вот в таких, в общих чертах, условиях на протяжении короткого исторического периода происходило формирование принципиально нового для Камчатки транспортного комплекса — собственного морского флота. За девять лет были реализованы основные организационно-технические мероприятия, позволившие превратить Петропавловск в постоянно действующую базу рыбной промышленности.

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 1.
2. ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 283.
3. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 28.
4. Там же, д. 482.
5. Там же, д. 481.
6. Там же, д. 3.
7. Там же, д. 8.

8. Там же, д. 7.
9. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 179.
10. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 481а.
11. Там же, д. 176.
12. Там же, ф. 200, оп. 1, д. 11.
13. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 13.
14. **Бессмертный Е. Д.** Повесть людям. — М., 1970. — 239 с.
15. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 16.
16. Там же, д. 11.
17. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 2.
18. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 24.
19. Там же, д. 2.
20. Там же, д. 15.
21. Там же, д. 19.
22. Там же, д. 21.
23. Там же, д. 33а.
24. Там же, д. 25.
25. Там же, д. 28.
26. Там же, д. 22.
27. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 179.
28. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 13.
29. **Бюллетень АКО № 1.** — Петропавловск-Камчатский, 1932. — 90 с.
30. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 6.
31. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 32.
32. Там же, д. 30.
33. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 7.
34. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 60.
35. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 41.
36. Там же, д. 9.
37. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 15.
38. **Камчатская правда.** Комплект за 1936 г.
39. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 12.
40. Там же, д. 8.
41. Там же, д. 71.
42. Там же, д. 31.
43. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 49.
44. Там же, д. 489.
45. **Камчатская правда.** Комплект за 1935 г.
46. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 23.
47. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 59.
48. Там же, д. 564.
49. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 82.
50. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 57.

51. Там же, д. 56.
52. **ГАКО**, ф. 200, оп. 1, д. 28.
53. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 2.
54. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 50.
55. Там же, д. 58.
56. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 45.
57. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 404.
58. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 74.
59. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 71.
60. Там же, д. 55.
61. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 3.
62. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 3, д. 3.
63. **Щегина А. И.** На морях и за морями. — Владивосток, 1988. — 421 с.
64. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 122.
65. Там же, д. 101.
66. Там же, ф. 1, оп. 1, д. 112.
67. Там же, д. 84.
68. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 69.
69. Там же, д. 68.
70. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 83.
71. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 62.
72. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 75.
73. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 485.
74. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 9.
75. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 358.
76. Там же, д. 67.
77. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 5.
78. Там же, ф. 2, оп. 2, д. 62.

ГЛАВА 4. ЛЕДОВЫЙ ПОХОД ПАРОХОДА «СОВЕТ»

4.1. ПОДГОТОВКА ЭКСПЕДИЦИИ НА ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ В 1932 г.

Остров Врангеля, лежащий на границе суровых Восточно-Сибирского и Чукотского морей, с момента своего открытия являлся одной из наиболее труднодоступных территорий Северо-Востока России с тяжелейшими условиями для существования людей. Постоянное население здесь появилось только в 1926 г.

До 1928 г. продуктами и снаряжением остров снабжал СТФ. 4 июня 1927 г. в Москве представители Наркомторга СССР и РСФСР, ВСНХ СССР и РСФСР, Далькрайисполкома, Госторга РСФСР и СТФ заключили договор об образовании АКО. В его первом пункте говорилось о том, что одной из целей вновь создаваемого общества должно стать развитие «экономической жизни и рационального использования естественных богатств Камчатского округа, Охотского и Ольского районов Дальневосточного края, островов, находящихся в Охотском и Беринговом морях, и острова Врангель в Ледовитом Океане» [1, л. 2].

Тем самым остров передавался от СТФ в ведение АКО. Передачу 15 июля 1928 г. оформил своим постановлением Совет Труда и Обороны (СТО), действовавший при СНК СССР.

На деле АКО вступило во владение новой территорией в конце 1928 г. 18 декабря С. П. Нацаренус обращался к председателю правления СТФ В. И. Зофу со следующим посланием: «Мы принимаем от Вас о. Врангеля, а также все вытекающие отсюда последствия, в том числе, — и организацию рейса на о. Врангеля в 1929 г. Одновременно подтверждаем, что все расчеты будут произведены нами по совершении рейса и после составления описей находящегося на о. Врангеля имущества, а также и продукции» [2, л. 71].

***Остров Врангеля.** Назван в 1867 г. в честь русского мореплавателя Ф. П. Врангеля, совершившего в 1820 г. плавание «для описи берегов от устья реки Колымы к востоку до Шелагинского мыса и от него на север...». Соседний о. Геральд назван в честь английского судна, доставившего сюда в 1849 г. экспедицию капитана Келлета.*

Впервые на о. Врангеля в 1881 г. высадились команды американских судов «Корвин» и «Роджерс». Несмотря на решения Вашингтонской конференции 1867 г., в соответствии с которыми все