ОКЕАНСКАЯ ГАВАНЬ РОССИИ

История Петропавловск-Камчатского морского торгового порта

Эта книга была написана по случаю круглой годовщины Петропавловского морского торгового порта, привычно отмечавшейся 23 октября 2013 г. В этот день семьдесят лет назад, в 1943 г., был издан приказ по Народному комиссариату Морского флота СССР № 366 «Об организации и строительстве Петропавловского-на-Камчатке морского порта». То есть, 23 октября 1943 г. самого порта еще не было, а лишь имелось документально оформленное решение о начале строительства его второй (капитальной) очереди. На деле это предприятие заработало только в начале 1945 г. (в одном из найденных автором документов значится, что это произошло 10 февраля 1945 г.).

Заказ на написание книги поступил автору от руководства ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» в марте 2013 г. Темой камчатского портостроительства я занимаюсь довольно давно. Свидетельством этого является монография «Три века Петропавловского порта», вышедшая в 2004 г. За истекшие с этого времени десять лет были накоплены новые, порой уникальные, документы и иллюстрации. Используя предоставленные ОАО материалы, охватывающие последние годы его деятельности, удалось достаточно подробно восстановить основные вехи из семидесятилетней истории предприятия.

Предполагалось подготовить шикарное дорогостоящее подарочное издание. Готовая рукопись, сопровождаемая 416 иллюстрациями, в соответствии с договором была своевременно предоставлена в издательство и даже прошла корректуру. Но тут что-то у заказчика не заладилось, и рукопись, «вылежав» все положенные сроки, в печать так и не попала. Формально условия договора обе стороны выполнили, вопросов друг к другу они не имеют, но все же ощущение чего-то недоделанного-недосказанного у автора осталось. Хотя бы потому, что пишущему человеку важно подержать в руках готовую книгу как венец его трудов. А вот этого пока сделать не удалось.

Подготовленная рукопись состоит из двух частей. Первая — авторский рассказ об основных событиях из истории портостроительства в Петропавловске с 1740 по 2013 г. Вторая — приложения, включающие документы о ходе сооружения и работе порта в 1942—2010 гг., воспоминания первостроителей и ветеранов, биографические сведения о работниках порта, рассказы сотрудников о различных структурных подразделениях, поэтические странички, статистические данные о грузообороте порта за 1945—2012 гг. и краткую хронологию основных событий. Вторая часть составлена на основании архивных материалов, газетных публикаций, воспоминаний и сведений, предоставленных заказчиком.

Ответом на многочисленные вопросы заинтересованных лиц, в первую очередь работников порта, о том, какая получилась книга, и является эта Интернет-публикация. Из-за отсутствия дизайнерского макета представляю авторское видение ее первой части. Обе же части вместе все-таки надеюсь когда-нибудь увидеть в традиционном «бумажном» исполнении…

Содержание

От автора 1

«На здешних морях, по всем берегам, принадлежащим России, нет удобнее и безопаснее места для пристани судам» (Петропавловский порт в 1740—1943 гг.) 2

«Важнейшее фронтовое задание» (две очереди строительства и начало работы Петропавловского морского торгового порта. 1942—1945 гг.) 52

«Мы будем трудиться во имя победы коммунизма…» (Петропавловский морской торговый порт в 1946—1957 гг.) 88

«Взятые обязательства выполним досрочно!» (работа порта в 1958—1988 гг.) 123

Время тревог, надежд, поисков и перемен (порт с 1989 г. по настоящее время) 219

Петропавловская гавань... одна из лучших, какая только была найдена на земном шаре, и очень возможно, с развитием промышленности и активных отношений с Китаем, Японией, Америкой, Алеутскими островами и другими островами Южного моря, порт Святаго Петра и Павла может со временем стать центральным с весьма выгодной торговлей, и станет процветающим и людным городом.

Г. И. Лангсдорф, естествоиспытатель, 1804 г.

Признать организацию Петропавловского портоустройства и портоуправления настоятельною государственной необходимостью, не терпящей дальнейшего отлагательства.

Решение совещания при Камчатском губревкоме от 8 августа 1924 г.

В системе Морского флота СССР Петропавловский порт приобрел исключительное значение, как почти единственный незамерзающий порт на востоке, связанный сравнительно безопасным от фашистского нападения морским путем с нашим союзником — Соединенными Штатами Америки. Такое значение порта потребовало создания необходимой материальной базы в виде вполне современного механизированного большого порта, способного обслуживать самые крупные океанские суда. Интересы же обороны Союза потребовали постройки порта в самые короткие сроки.

А. Н. Виноградов, руководитель строительства порта в 1943—1945 гг.

От автора

«Морские ворота Камчатки»… Таким красивым журналистским штампом принято именовать одно из важнейших предприятий нашего города — торговый порт. Через эти «ворота» на Камчатку идет почти все, что мы видим на прилавках магазинов: продовольственные и промышленные товары, бытовая техника. Поступают сюда и тяжелые машины, и сложное промышленное оборудование, и строительные грузы, работающие на благо нашего полуострова. Но далеко не все осознают тот факт, что Петропавловск — единственный в России приокеанский город-порт. От его причалов начинаются голубые дороги, ведущие прямо в необозримый Тихий океан. Приморских городов в стране много, приокеанский — только один. Именно поэтому эта книга и называется «Океанская гавань России».

У подножия величественных сопок змеей извивается главная городская магистраль, вечно переполненная торопящимися куда-то автомобилями и автобусами. А чуть ниже ровно и ритмично гудит порт, склоняют свои журавлиные шеи подъемные краны, снуют погрузчики, мощные перегружатели играючи подхватывают разноцветные кубики-контейнеры, отдыхают у причалов большие океанские суда. Недаром в одной некогда популярной песне звучали такие слова: «Корабли швартуются прямо к улице». И все знают: так было раньше, так есть сегодня и так будет впредь…

Осенью 1703 г. на берегах Авачинской губы царило оживление — сюда впервые пришли два десятка служилых людей под командой казака Родиона Преснецова. Уплата ясака местными жителями — ительменами, возглавляемыми тойоном, то есть племенным вождем, Ниякой, означала их вступление в российское подданство. Аборигены жили на берегу удобной бухточки, защищенной от ветров высокими горными кряжами, а от волн — длинным и узким природным галечным мысом, позже получившим название «Кошка». В бухточку впадали несколько бурных ручьев, несших с окрестных гор чистейшую ледяную воду. Русские, по уже сложившейся с начала освоения Камчатки традиции, назвали это место по имени здешнего тойона «Ниакиной бухтой». Спустя четыре десятилетия здесь появилось небольшое селение — будущий современный Петропавловск-Камчатский, созданное как база для предстоящего освоения северо-восточной части Тихого океана. Одновременно на другом конце огромной страны русские люди, ведомые железной волей царя Петра I, вышли на берега Балтийского моря, где заложили крепость Санкт-Петербург, вскоре ставшую столицей молодой империи. Так в общих чертах сформировалась территория Российского государства.

Спустя двести сорок лет, осенью тяжелого военного 1943 г., правительство нашей страны, напрягавшей все силы в смертельной борьбе с чумой человечества — национал-социализмом, приняло решение построить на берегах бывшей Ниякиной бухты современный морской торговый порт, способный перевалить за год миллион тонн разнообразных грузов. Через него фронт и тыл получали помощь от стран-союзников по антигитлеровской коалиции. Получилось так, что Великая Отечественная война, ставшая величайшим народным бедствием, оказала огромное влияние на состояние портового хозяйства полуострова. Построенный в рекордно короткий строк по новейшей, еще не применявшейся в отечественной практике технологии, Петропавловский морской торговый порт существенно способствовал послевоенному экономическому и социальному развитию полуострова.

Сейчас мы тоже без всякого преувеличения можем сказать, что его устойчивая работа во многом определяет жизнь в Камчатском крае.

Шли годы, менялись поколения портовиков. Расширялся порт, совершенствовалась перегрузочная техника, применялись новые способы обработки грузов, улучшались условия труда и отдыха, возводилось и благоустраивалось жилье, росло благосостояние людей. Складывались трудовые династии. Неизменными оставались глубокая привязанность тружеников к своему делу и родному предприятию, осознание ими важности выполняемой работы и гордость за носимое высокое звание «Камчатский портовик».

И ныне коллектив сохраняет и приумножает традиции, заложенные много десятилетий назад. Глубокое чувство патриотизма, любви к предприятию и понимание важности сохранения преемственности поколений автор почувствовал в ходе написания книги, встречаясь и разговаривая с ветеранами и сегодняшними тружениками. Хочу поблагодарить за поддержку этой работы весь коллектив ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт», в том числе лично председателя Совета директоров Сергея Геннадьевича Гаврилова, генерального директора Кирилла Игоревича Костыну, главного инженера Владимира Станиславовича Савчиса, заместителя генерального директора, заслуженного работника транспорта Российской Федерации Олега Гавриловича Таволжанского, начальника отдела кадров Владимира Владимировича Аврамца.

Книга написана на основе документов, хранящихся в Государственном архиве Камчатского края (фонды Р-88 «Камчатский областной Совет», Р-106 «Акционерное Камчатское общество», Р-166 «Петропавловск-Камчатский горсовет», Р-298 «ОАО "Петропавловск-Камчатский морской торговый порт"», Р-366 «Петропавловская строительная контора», Р-367 «Управление строительства Петропавловского порта» и П-2 «Камчатский областной комитет КПСС»). В качестве дополнительных материалов использованы воспоминания первостроителей и ветеранов предприятия, статьи, в разное время опубликованные в областных газетах — органе Камчатского областного комитета КПСС «Камчатская правда» и органе Камчатского областного комитета ВЛКСМ «Камчатский комсомолец», многотиражных периодических изданиях «Камчатский моряк» и «Моряк Камчатки», сведения из личного архива автора.

«На здешних морях, по всем берегам, принадлежащим России, нет удобнее и безопаснее места для пристани судам»

(Петропавловский порт в 1740—1943 гг.)

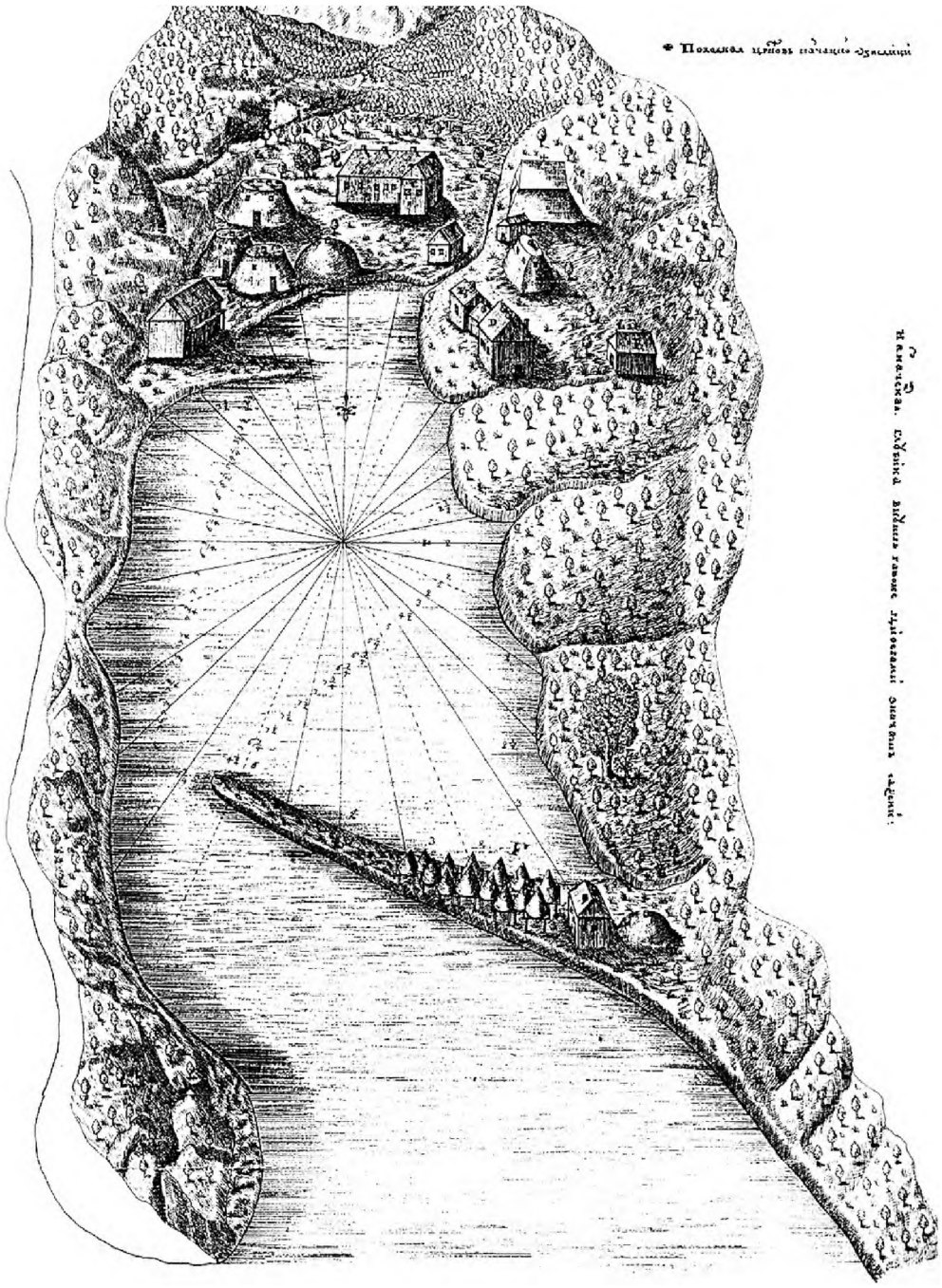
Пристальное внимание на Авачинскую губу российские мореходы обратили во второй половине 1730-х гг. Зимой 1738 г. здесь побывал геодезист И. Свистунов, составивший ее первую карту, но не сумевший из-за льда промерить глубины и определить ее пригодность для стоянки судов. В 1739 г. возле Авачинской губы пребывал лейтенант В. Вальтон, но входа в нее отыскать он не сумел. В 1739 г. в Авачинскую губу отправился П. Копотилов, получивший приказ о заготовке леса для постройки здесь селения. Первостроителем будущего Петропавловска стал штурман И. Ф. Елагин. Он составил карты южной оконечности Камчатки и Авачинской губы, а также план «Гавани святых апостол Петра и Павла».

На план штурман нанес возведенные под его руководством строения, среди которых были «магазейны», то есть склады, пороховой погреб, «жилье офицерское и для письменных дел», казармы, баня, походная церковь и другие сооружения. «При которой губе построено камчатскими служилыми и ясашными иноземцами жилых покоев в одной связе пять, да казарм три, да три ж анбара и два апартамента». Сразу за ручьем в северной части гавани стояли офицерский дом и канцелярия. К западу от него располагались бани, а в самом основании небольшого мыска у Никольской сопки приткнулись склады (магазейны). К востоку от ручья, примерно в районе расположения нынешнего здания Камчатского государственного университета, но чуть ниже, находились казармы для нижних чинов и помещение унтер-офицеров, за ними повыше — пороховой погреб. Походная церковь размещалась в районе современного выставочного центра, а «камчадальския жилища» стояли на песчано-галечной кошке, перекрывавшей вход в гавань.

И. Ф. Елагин впервые промерил Ниакину бухту, найдя ее глубину в пределах от трех до семи саженей (сажень равна 2,13 м). Такая глубина позволяла судам становиться близко к берегу. На подходе к бухте глубина была несколько больше — до десяти саженей.

«Гавань святых апостол Петра и Павла» — будущий Петропавловск — возникла в 1740 г. как база для предстоящих плаваний российских мореходов к американскому берегу. Первым морским судном, зашедшим сюда, стал построенный на Камчатке в 1728 г. «ботового дела учеником» Ф. Козловым под

наблюдением В. Й. Беринга бот «Святой архангел Гавриил». Он пристал к берегу Ниакиной бухты 10 июня 1740 г. А 17 (6-го по старому стилю) октября 1740 г. в бухту вошли пакетботы Беринга «Святой Петр» и «Святой Павел». Эта дата считается официальным днем основания города Петропавловска-Камчатского. 22 апреля 1741 г. Беринг докладывал Сенату в Санкт-Петербург: «А вышереченая гавонь к отстою в зимнее время морских судов весьма способна, и для того и прибыли во оную гавонь в двух пакетботах со всею командою того ж 740-го году октября 6 дня благополучно, где и зимовали. И оная гавонь названа нами Святых апостол Петра и Павла».



План гавани Святых апостол Петра и Павла, составленный штурманом И. Ф. Елагиным, 1740 г.

В послании к вице-канцлеру графу А. И. Остерману Беринг отметил преимущество выбранного им места для базирования кораблей: «Еще имею о новонайденной гавани Святого Петра и Павла вашему высокографскому сиятельству покорнейше предложить, что, понеже ни в Камчатских реках, ни в Большой реке, ни же во всей здешней земле в других местах от ниской воды про наши суда никакого удобнейшаго места не найдено, то принуждены были сию гавань употреблять». Отсюда 4 июня 1741 г. легендарный капитан-командор вышел в свое последнее плавание к американским берегам.

Одним из первых новую российскую гавань в своем сочинении «Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга» описал ее участник С. Ваксель. По его словам, здесь «с удобством могут разместиться на зимовку до двадцати кораблей. В случае необходимости вполне возможен проход туда без якорей и снастей, так как грунт там совершенно мягкий, а гавань настолько защищена, что никаких аварий опасаться не приходится. При юго-восточном и северо-западном ветрах в новолуние и полнолуние бывают сильные приливы с подъемом воды на восемь-девять футов (фут равен 0,305 м. — *С. Г.*)… В начале мая возможен выход оттуда в море без особого труда и особых препятствий со стороны льда, так как сама бухта полностью не замерзает. Короче говоря, это наилучшая гавань, которую мне приходилось когда либо видеть в своей жизни. Повсюду имеется также в изобилии пресная вода…»

Димура Е. Ф. Бот «Святой архангел Гавриил» в Авачинской губе
(из фондов ККОМ)

А вот что по этому поводу сообщал участник плаваний Беринга адъюнкт Академии наук Г. Стеллер: «Одна из бухт расположена к северу и именуется Святых Петра и Павла по двум новым пакетботам. В эту бухту вдается кусок суши шириною, примерно, в шестьдесят саженей, а около самой этой суши глубина достигает восемнадцати футов, так что суда могут причаливать к самому месту; там же находятся разные жилища, казармы и амбары для морского командования. В указанных гаванях могло бы разместиться десять больших судов».

Виднейший исследователь нашего полуострова С. П. Крашенинников в своем капитальном труде «Описание земли Камчатки» также оставил одну из первых характеристик Ниакиной бухты, «которая от зимовавших в ней двух пакетботов "Петра" и "Павла" называется ныне Петропавловской гаванью. Лежит к северу, и так узка, что суда на берегах прикреплять можно, но так глубока, что в ней способно стоять и таким судам, которые пакетботов больше; ибо глубиною она от четырнадцати до восемнадцати футов. При сей губе построены офицерские светлицы, казармы, магазейны и другое строение от морской команды».

Существование новообретенной российской гавани осложняло отсутствие поблизости от нее леса, пригодного для постройки судов, зданий и портовых сооружений, а также трудности со снабжением ее обитателей продовольствием, которое проще было заготавливать во внутренних, более благоприятных для ведения сельского хозяйства, районах полуострова.

25 сентября 1743 г. вышел указ Сената о завершении деятельности Второй Камчатской экспедиции. Отныне было решено из-за «крайнего в Иркуцкой и Енисейской провинциях хлебного недостатку до будущего указа в морские вояжи более не ездить». Это привело к тому, что гавань Петра и Павла вскоре после своего основания пришла в упадок и опустела: «Там жил только сержант с десятью солдатами для присмотра за разными экспедиционными вещами. Все строения Беринга давно сгорели, а церковь разрушилась».

Гавань оказалась на время забыта, в том числе и из-за сложности отыскания входа в Авачинскую губу. Русские мореходы-промысловики, совершавшие свои морские вояжи на Командорские и Алеутские острова за бесценной пушниной, предпочитали отправляться в плавания из устьев рек Камчатки и Большой или из Охотска. К тому же главный камчатский командир, как в то время называлась должность высшего местного администратора, размещался в Нижнекамчатске, месте с более благоприятным климатом, относительно развитым сельским хозяйством и обширными лесными запасами, пригодными для строительства кораблей.

И все же, несмотря на то, что интерес к гавани в значительной мере угас, она исправно служила базой для многих русских и иностранных морских экспедиций. Одной из них стало плавание в район Берингова пролива, совершенное сподвижником В. И. Беринга по Второй Камчатской экспедиции лейтенантом И. Б. Синдтом. Зиму 1766/67 г. спутники Синдта провели в Петропавловске, который стал для них настоящей гаванью спасения: большинство моряков болели цингой и только здесь смогли поправить свое пошатнувшееся здоровье. Петропавловск сыграл определенную роль в освоении русскими Курильских островов: 26 июня 1775 г. отсюда отправился в вояж на Курилы на боте «Святой Николай» подштурман Ф. Путинцев. В 1779 г. «Святой Николай» зимовал в гавани со всеми находившимися на нем «работными людьми».

Димура Е. Ф. Пакетбот «Святой Петр» входит в гавань
(из фондов ККОМ)

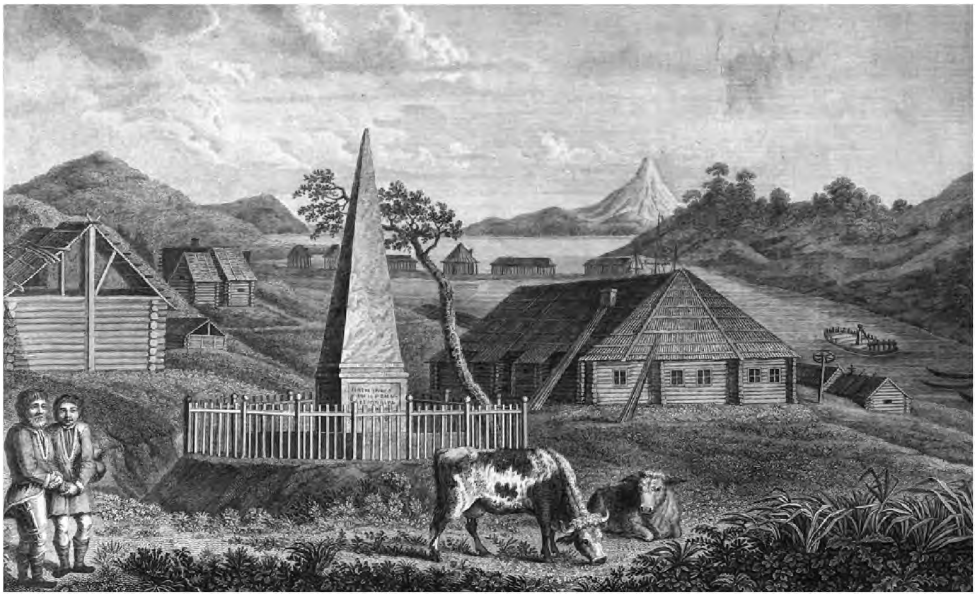
В середине XVIII в. известия о великих русских географических открытиях на Тихом океане дошли до западноевропейских стран, вызвав естественный интерес к Петропавловску, и, в свою очередь, — обеспокоенность русского правительства за его судьбу. Этому способствовало и бегство в 1771 г. с Камчатки, из Большерецка, в южные воды ссыльного авантюриста М. Беньовского. Власти распорядились принять меры к укреплению гавани. Уже в 1774 г. главный камчатский командир М. К. фон Бем приказал построить при входе в нее южнее Кошки артиллерийскую батарею. Службу в гавани несла воинская команда из тридцати двух человек во главе с двумя унтер-офицерами. Бем получил от правительства указания препятствовать возможной высадке иноземцев.

Первые иностранцы появились на рейде Авачинской губы в конце 1770-х гг. Задание посетить Петропавловск имела третья экспедиция знаменитого английского мореплавателя Джеймса Кука. Сам Кук сделать этого не смог: он погиб в столкновении с аборигенами Гавайских островов. Но моряки его судов — «Дискавери» и «Резолюшн» — дважды гостили в Петропавловске. Первый раз с 29 апреля по 12 июня, второй — с 24 августа по 8 октября 1779 г. Возглавивший экспедицию после гибели Кука капитан-командор Чарльз Клерк скончался в море незадолго до второго захода англичан в Петропавловск. Он завещал похоронить себя в камчатской земле, что и было выполнено. Четырехгранный обелиск памяти Клерка, что ныне стоит на улице Ленинской, является одной из достопримечательностей нашего города.

В 1786 г. в Петропавловскую гавань заходил английский корабль «Ларк» во главе с капитаном Петерсом, привезшим предложение от Кантонской компании об организации торговли с Камчаткой.

25 августа 1787 г. Петропавловск посетили французские фрегаты кругосветной экспедиции Ж. Ф. Лаперуза — «Буссоль» и «Астролябия». Интересное описание селения и гавани оставил Ж. Лессепс, «консул французский, находившийся при графе Перузском в должности переводчика», ведший «Исторический журнал путешествия». По его словам, «путешественники, приехавшие в оную… думая найти там не более пяти или шести домов, удивились, увидя целый город, довольно укрепленный, хотя все строения в нем были деревянные… Известно, что Петропавловская гавань лежит к северу от входа в Авачинскую губу, которую составляет с южной стороны очень узкий мыс или коса земляная, на которой построен острог или камчадальский городок. На возвышении к востоку внутри самой гавани стоял дом коменданта… За сим домом — дом гарнизонного капрала, а подальше к северу сержанта… Против самого входа, на возвышении, вдавшемся в море, на котором открылось озеро довольно великое, видны

развалины гошпиталя… Пониже сих развалин поближе к речке поставлено строение, служащее магазином или родом арсенала, у которого всегда стоит караул… От пристройки сия гавань, по-видимому, сделается важным местом. Вход в сию гавань защищается укреплениями; они служат, сверх того, прикрытием сей части города… Равным образом поставлена батарея на Косе, отделяющей озеро от Авачинской губы, дабы она защищала сию часть города… Вход в сию губу защищался довольно крепкою батареею на левом, не столько возвышенном берегу поставленную; а корабли, входящие в губу, не могут миновать и избавиться пушечного выстрела по причине ветров, бывающих на правом берегу. На самой вершине каменной горы сделана батарея о шести или осьми пушках, из которых стреляли, поздравляя наши фрегаты».



Памятник Клерку. Гравюра 1803 г.

Лессепс также указывает на удобства местной гавани: «Судя по известиям первых мореходцев, кажется, что выгоднее сей пристани нет ни одной в сей части Азии; так что желательно бы видеть, чтоб она была местом всеобщей торговли в сих странах». Ему единственному из всего состава экспедиции Лаперуза посчастливилось остаться в живых и вернуться на родину. 19 сентября 1787 г. «Буссоль» и «Астролябия» ушли из Петропавловска в плавание к берегам Австралии, а 30 сентября Лессепс отправился отсюда во Францию с накопленными экспедицией материалами. Спустя полгода все французские моряки погибли возле острова Ваникоро. Памятник Лаперузу, также стоящий на улице Ленинской, долгое время считался единственным в мире.

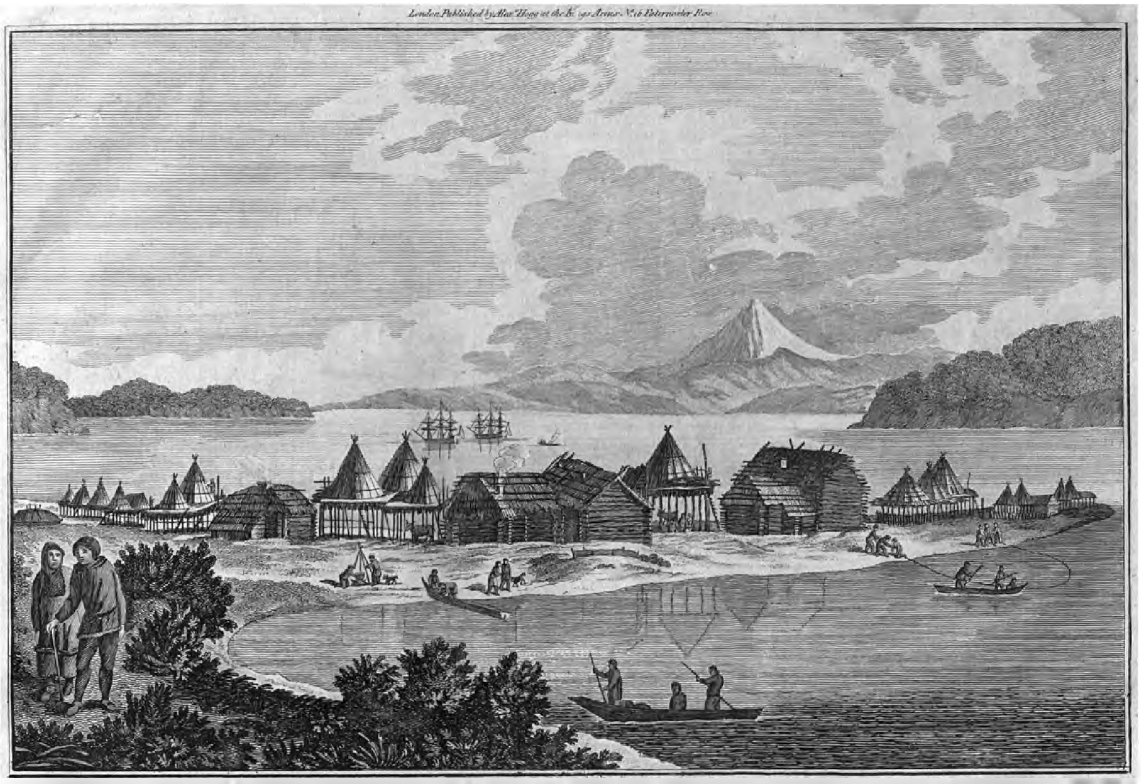
Летом 1789 г. в гавани побывало английское судно, принадлежавшее торговцу Бароли.

Участившиеся заходы иностранных мореходов вызвали у русского правительства опасения о возможности нападения на порт. Они особенно подогревались слухами о предстоящем вояже в Тихий океан английского капитана Кокса, поступившего во время русско-шведской войны 1790—1791 гг. на шведскую службу. Правительство потребовало привести гавань в состояние, при котором она смогла бы отразить возможный набег неприятеля. Здесь возобновилось строительство батарей, а местному командиру было приказано следить за тем, чтобы ни одно иностранное судно «не могло приставать к гавани до тех пор, покудова не изведается с нашей стороны, что сии иностранцы несут для нас». Для того чтобы предугадывать планы иноземных гостей, их следовало встречать на рейде на шлюпке или байдаре.

Кроме этого, ответом русского правительства на активизацию в российских тихоокеанских водах иностранных мореплавателей стала организация Северо-Восточной географической и астрономической экспедиции И. И. Биллингса — Г. А. Сарычева. Поступивший на русскую службу англичанин И. И. Биллингс ранее участвовал в третьем плавании Джеймса Кука. Участники этой экспедиции в 1789—1792 гг. неоднократно посещали Петропавловск. После первого захода в октябре 1789 г. Г. А. Сарычев оставил такое описание гавани:

«Лежит в остовой (восточной. — *С. Г.*) стороне Авачинской губы, величиною в окружности верст с тридцать. Закрыта с западной стороны гористым узким полуостровом, а с южной — выдающейся от берега низменною узкою косою, называемой кошка. Вход между оконечностью оной и полуостровом шириной сорок сажень, глубина — семь-восемь сажень, по средине гавани — восемь-девять. Грунт — ил. Строения обывательского двенадцать домов, из оных восемь построены на вышеупомянутой узкой

Кошке и между оными несколько балаганов, остальные в северной части гавани строения: казенный большой деревянный дом и прежней экспедицией господином Берингом. Построены магазины».



Вид города Петропавловска. Гравюра XVIII в.

В это время гавань населяли всего двадцать три человека: одиннадцать камчадалов и столько же казаков во главе с армейским прапорщиком, составлявшие всю местную воинскую силу.

В 1790 г. Г. А. Сарычев отметил в своем дневнике большие перспективы Авачинской губы: «Может статься, со временем будет она важнейшею и необходимейшею пристанью, когда купечество наше обратит внимание на выгоды торговли с Китаем, Японией и прочими Ост-Индийскими селениями и распространит мореплавание по здешним морям. Тогда Авачинская губа будет главным сборищем судов, отправляемых как за промыслами на острова в Америку, так и для торгу в Ост-Индию: ибо на здешних морях, по всем берегам, принадлежащим России, нет удобнее и безопаснее места для пристани судам… Почему и магазейны для складки товаров должны быть построены здесь».

Петропавловская гавань. Рисунок участника экспедиции И. И. Биллингса — Г. А. Сарычева Луки Воронина. 1789 г.

Каких-либо специально оборудованных причалов в гавани тогда не было. По словам Сарычева, его судно пришвартовалось близ берега в северной части гавани напротив «магазейнов». Небольшие парусные корабли того времени с незначительной осадкой могли подходить близко к берегу и специальных причальных сооружений не требовали.

В 1792 г. Г. А. Сарычев составил новую карту Авачинской губы и план гавани Петра и Павла. На него он нанес четыре батареи, защищавшие подходы к ней, размещенные на мысе Сигнальном, около Култучного озера, южнее Кошки и при ее основании. На батареях стояли в общей сложности двадцать пять пушек.

Гавань изредка продолжали посещать иностранные суда. В июне 1792 г. сюда заходил двухмачтовый «купец» англичанина Барклея. «Товары его состояли в железе, листовой меди для обшивки судов, простой бумажной материи и разных мелочах. К несчастию его, в сие время из российских купцов никого в Камчатке не было, и потому ничего он не продал, кроме некоторых мелочей частным людям». По замечанию Сарычева, иноземцам перед приходом на Камчатку следовало предварительно договариваться с русскими купцами, торговавшими в Сибири, об ассортименте товаров и ценах на них. Иначе «невозможно здесь продать товаров, ибо настоящие купцы сами сюда не ездят, а посылают своих приказчиков, не имеющих от хозяев ни доверенностей, ни денег на покупку большого количества товаров».

В 1796 г. камчатский капитан-исправник В. И. Шмалев укрепил подступы к гавани уже шестью батареями, одна из которых, впрочем, совсем не имела пушек. В следующем году Шмалев построил из тополевого и ветлового леса новый дом начальника гавани. После Шмалева правительство начало назначать в Петропавловск отдельных командиров. Летом 1798 г. указами императора Павла I нести службу в гавани была определена рота Камчатского полка А. А. Сомова во главе со штаб-офицером.

Итак, на рубеже 1730—1740-х гг. на берега Ниакиной бухты пришли «государевы люди» — офицеры, матросы, солдаты и казаки, основавшие наш Петропавловск. Его первые строители и обитатели в большинстве были военнослужащими. Получается, что город был заложен как береговая база военно-морского флота. В соответствии с современным определением такая база представляет собой «воинское формирование, предназначенное для тылового обеспечения соединений кораблей. Создается в пунктах базирования флота, имеет оборудованные стоянки для кораблей, мастерские… склады, средства доставки на корабли грузов, жилые и учебные помещения, клубы, столовые, бани… снабжает корабли всеми видами довольствия… производит мелкий ремонт… содержит в постоянной исправности штатные и приданные плавсредства, места стоянки кораблей с их оборудованием, создает необходимые условия для… отдыха личного состава».

Петропавловская гавань на протяжении шести десятилетий своего существования в XVIII в. удовлетворяла большинству названных выше условий. Приходившие в нее суда и их экипажи получали провиант и воду, необходимый отдых и лечение, производили мелкий ремонт. Здесь располагались склады казенного имущества, культовые сооружения, казармы, офицерские флигели. Подходы к гавани охранялись артиллерией и защищались простейшими фортификационными сооружениями, службу на которых несли воинские команды.

Правда, гавань не имела специальных «оборудованных стоянок для кораблей», но их отсутствие вполне восполняли природные удобства выбранного для ее устройства места. Особого должностного лица, возглавлявшего ее скромное хозяйство, тогда не имелось. Его обязанности выполнял пребывавший здесь старший воинский начальник — «командир над гаванью», в обязанности которого входили встреча и отправка прибывавших судов. В разное время командирами над гаванью состояли: в 1741 г. — прапорщик Левашов, в 1779 г. — сержант Сургутский, в 1787 г. — прапорщик Хабаров.

С начала XIX в. вместо понятия «Петропавловская гавань» все чаще стали использовать понятие «Петропавловский порт». Одними из первых его применили участники кругосветной экспедиции под руководством И. Ф. Крузенштерна. Гавань и порт — это, по сути, одно и то же. Гаванью можно назвать естественное укрытие, пригодное для стоянки судов, или часть порта, специализирующуюся на переработке определенных грузов. Порт — более широкое понятие, подразумевающее, в числе прочего, наличие специальных гидротехнических сооружений, через которые обслуживаются суда. На протяжении XIX в. «Петропавловский порт» как административная единица, то есть населенный пункт, и «Петропавловский порт» как структура, служившая для приема, организации стоянки, технического обслуживания судов, обработки их грузов и покрытия прочих надобностей, по сути, представляли собой единое целое.

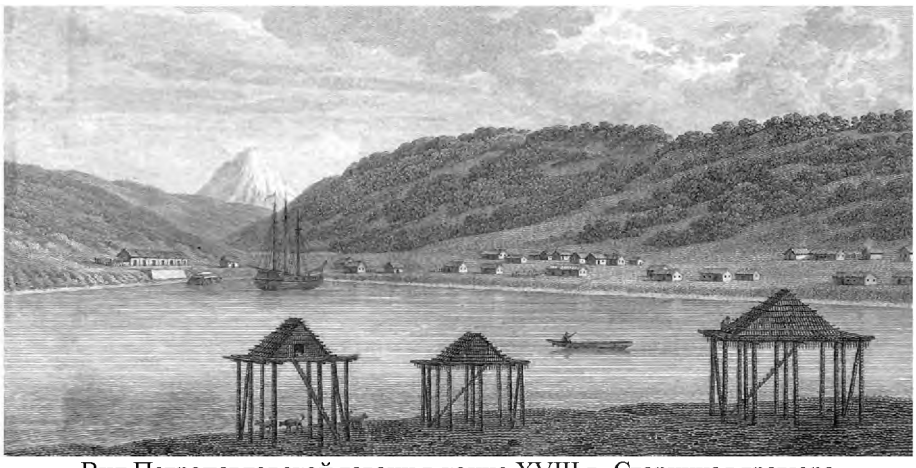
Один из номеров «Санкт-Петербургского журнала», вышедший в 1806 г., так характеризовал состояние порта в начале XIX в.: «Основан в 1740 году при славной Авачинской губе, где учреждена Петропавловская Пристань, столь превосходная по великим своим, от самой натуры ей уготованным

преимуществам и выгодам, что трудно найти другую подобную. В окружности она около двух верст; закрыта с западной стороны гористым полуостровом, а с южной — выдавшеюся от берега низменную, из мелкого камня состоящею узкою косою, называемой кошка. Вход в гавань между оконечностию Кошки и гористым полуостровом… Селение здешнее немногочисленно и состоит из нескольких деревянных изб и балаганов. Положение места около гавани гористое; однако, можно на северной и восточной ея стороне по косогору построить до трехсот домов».

В начале XIX в. период упадка Петропавловской гавани сменился подъемом, совпавшим с началом деятельности состоявшей под «Высочайшим», то есть императорским, покровительством Российско-Американской компании (РАК). Указ о ее создании 8 июля 1799 г. подписал император Павел I. Главное правление РАК по царскому распоряжению от 19 октября 1800 г. размещалось в Санкт-Петербурге, а на местах, в том числе и в Петропавловске, создавались фактории компании. Правительство наделило РАК исключительными полномочиями. Она являлась полным хозяином всех русских владений от 55-го градуса северной широты до Берингова пролива, а также Алеутских, Курильских, Командорских и других островов. Всем частным промышленникам, не вошедшим в нее, под страхом лишения всего имущества в пользу компании запрещалось промышлять и торговать на островах и американском побережье. Правительство обязало армию и флот оказывать РАК всемерную помощь. Вскоре вышел указ, разрешавший морским офицерам поступать на службу в компанию при сохранении за ними прав государственных служащих. К 1812 г. РАК располагала судами «Ситха», «Еклипс», «Юнона», «Авось», «Петр и Павел», «Финляндия», «Ростислав», «Мария», регулярно ходившими по разным маршрутам и посещавшими Петропавловск. Одно из них — «Юнона» — погибло на подходе к нему 31 октября 1812 г.

Так Петропавловск стал промежуточной базой на пути из материковой России к русским владениям на побережье Америки. В 1804 г. здесь располагался склад РАК и жил приказчик. Развитие и города, и портового хозяйства сдерживалось нехваткой рабочих рук и строительных материалов, а также страшной дороговизной последних. «Приказчик Американской компании в Петропавловске… построил предварительно небольшую кладовую, состоящую из нескольких отделений, длиной в семь сажень, и сие строение стоило больше десяти тысяч рублей. В самом Петербурге не стало бы оное никак больше нескольких сотен…»

Один из руководителей компании — граф Н. П. Резанов — 16 августа 1804 г. докладывал императору Александру I о том, что «Петропавловская гавань может быть средоточием всей торговли Российско-Американской компании, а особливо когда торг с Японией открыт будет, и сделаться важным городом. Я приступил уже здесь к учреждению фактории… Вот уже на первый раз для японской торговли три неисчерпаемые источника: рыба, жиры и замша…» Этими словами Резанов во многом предвосхитил экономическое будущее Камчатки и Петропавловска. Отныне ему суждено было стать местом, дававшим приют многочисленным морским экспедициям.



Вид Петропавловской гавани в конце XVIII в. Старинная гравюра

15 июля 1804 г. в Петропавловск зашел шлюп «Надежда» — судно первого русского кругосветного плавания. В его задачу, помимо прочего, входила демонстрация российского присутствия в тихоокеанских водах. Отныне кругосветные вояжи стали использоваться для снабжения поселений в Русской Америке. «Надежда» стала первым русским судном, пришедшим на Камчатку из Кронштадта. Командовал им капитан-лейтенант И. Ф. Крузенштерн. Он оценил состояние Петропавловска как весьма скверное. «Не имеющий сведений… о сих российских владениях, при первом взгляде своем на Петропавловский порт почел бы его за колонию, поселенную только за несколько лет и опять уже

оставляемую. Здесь не видно ничего, что бы могло бы заставить помыслить, что издавна место населяют европейцы… Заливы Авача и другие три, к нему прилежащие, совершенно пусты. Прекрасный рейд Петропавловского порта не украшается ни одной лодкой… Берега Петропавловска покрыты разбросанною вонючей рыбою, над которой голодные собаки грызутся за сгнивающие остатки, что представляет вид крайне отвратительный… По выходе на берег тщетно будет искать сделанной дороги или даже какой-нибудь удобной тропы, ведущей к городу, в коем не находит глаз ни одного хорошо построенного дома… Таково состояние славного Петропавловска, важнейшего места в целой Камчатке…»

Населяли местечко всего сто восемьдесят жителей, среди них не более двадцати пяти — «женского пола». Экипажи зимовавших в порту казенных транспортов и судов РАК увеличивали число обитателей Петропавловска до трехсот. При этом число женщин не увеличивалось, «от такого неравенства происходит разврат в нравственности».

Портовое хозяйство также пребывало в запустении. В гавани находилось лишь затонувшее трехмачтовое судно экспедиции И. И. Биллингса «Слава России», построенное в Охотске в 1789 г. Из-за своих размеров в другие гавани оно входить не могло, поэтому по завершении исследований его решили оставить в Петропавловске под присмотром местных властей. Стоявшее «без всякого употребления» судно 27 марта 1801 г. затонуло на трехсаженной глубине со всеми имевшимися на нем запасами и материалами. В порту хранились два гребных баркаса со «Славы России», которые команда «Надежды» использовала для доставки на судно балласта. «Сии нами исправленные суда служили потом с пользою для жителей», став им существенным подспорьем. «Бедные жители сего города не имеют никаких других судов, кроме байдар, неспособных к перевозу тяжестей. Оные и при мало крепком ветре не могут даже держаться и в заливе».

И. Ф. Крузенштерн, отличавшийся масштабным государственным мышлением, высказал ряд предложений по расширению портового хозяйства с учетом возможных перспектив его развития. «Для приведения оного в некоторое устройство нужно иметь там на первый случай два малых судна с палубами и несколько гребных судов, построенных по европейскому образцу. Оные необходимы для выгрузки приходящих кораблей, для перевозу леса, угольев, сена, соли, когда заведены будут солеварни, сверх того и для разных плаваний как по заливу Авачи, так и вне оного, куда посылаются теперь за несколько даже миль байдары. В таком случае должно определить там одного хорошего флотского офицера и от двадцати пяти до тридцати матросов с несколькими плотниками, кузнецами, слесарями, парусниками, конопатчиками и другими нужными мастеровыми, для всегдашнего пребывания. Одним словом, надобно бы завести в Петропавловском порту небольшое адмиралтейство, которое необходимо для настоящей, а более для будущей пользы… Я не почитаю также излишним содержать в порте и одно военное судно об восемнадцати или двадцати пушках. Оное может сменяемо быть каждые три года другим из Кронштадта и состоять под полным распоряжением губернатора, для употребления в пользу страны сей».

Предлагавшееся Крузенштерном адмиралтейство должно было находиться в ведении Морского министерства. В нем можно было сосредоточить судостроение и судоремонт, а также снабжение заходивших мореплавателей всем необходимым. Пока же Петропавловск располагал весьма ограниченными средствами и возможностями. Тем не менее, «Надежда» была хорошо обеспечена для продолжения плавания и даже слегка отремонтирована. «Ни один корабль прежде нас не выходил из здешнего порта с таким хорошим и достаточным запасом… Мы получили в Петропавловском порте семь живых быков, знатное количество соленой и сушеной рыбы… множество огородных овощей из Верхнекамчатска, несколько бочек соленой рыбы для служителей и три большие бочки чесноку дикого… Сверх того, запаслись мы и свежим хлебом на десять дней для всех служителей… В Камчатке корабль наш со всяким тщанием выконопачен был сверх медной обшивки…»

Идеи, высказанные Резановым, Крузенштерном и Лангсдорфом, были услышаны в правящих кругах. 11 января 1811 г. по распоряжению императора Александра I образовался «особый комитет», в который вошли вице-адмирал Г. А. Сарычев, И. Ф. Крузернштерн, профессор Г. И. Лангсдорф и лейтенант Л. А. Гагемейстер. Председательствовал в комитете сибирский генерал-губернатор И. Б. Пестель. «На обязанности этого комитета было возложено составить подробные соображения насчет преобразования управления Камчатки и Охотского края, имея при том в виду, чтобы Петропавловский порт был сосредоточием наших приморских владений на Восточном океане… Комитет открыл свои заседания 14 февраля и… составил новое положение о Камчатке, которое 9 апреля 1812 г. было Высочайше утверждено». Положение включало девяносто пунктов.

Отныне резиденция начальника Камчатки, определяемого из морских чинов, должна была располагаться в Петропавловске. Начальник Камчатки являлся также и командиром флотской

экипажной роты, включавшей артиллерийскую команду. Роте предписывалось нести караулы в гавани, защищать Петропавловск и всю Авачинскую губу, при необходимости участвовать в плаваниях.

Положение отменяло заход транспортных судов, выходивших с провиантом и товарами из Охотска, в Нижнекамчатск, Большерецк и Тигильскую крепость «по неудобству и опасности пристаней сих мест». Отныне все суда из Охотска должны были, кроме следовавших в Гижигу, идти только в Петропавловск. Здесь для хранения провианта требовалось возобновить казенные склады.

Неудобный Охотский порт решено было уменьшить «в той мере, в какой существование его представляется необходимо нужным для доставления в Камчатку потребных припасов». Находившиеся в Охотске суда переводились в Петропавловск «для развозки оттуда под управлением отряжаемой для сего из флотской роты команды в прочие тамошние места нужных потребностей». На обустройство Петропавловского порта ассигновали по пять тысяч рублей в год, сумму явно недостаточную, если учесть замечание И. Ф. Крузенштерна о дороговизне местного строительства.

Начальник Камчатки должен был за счет городских доходов установить на Маячном мысу маяк, на котором в ночное время с начала августа по 15 ноября следовало поддерживать огонь, «дабы по оному плавающие суда могли бы признавать приближение их к берегам и вход в Авачинскую губу». При маяке требовалось построить «небольшое отделение, наверху коего или особо установить высокий флагшток для подъема сигнала».

Флагшток должен был быть видимым из гавани, в которой следовало устроить еще одну мачту для повторения на ней сигналов, получаемых с маяка. Особые сигналы извещали население и портовое начальство о том, какие суда появляются в море и куда они движутся. При появлении иностранцев батареи, охранявшие подходы к гавани, следовало приводить в боевую готовность. По уже сложившейся практике начальник Камчатки, «не допуская таковые суда на пушечный выстрел к крепостным строениям», должен был немедленно выслать навстречу гребной катер «с одним офицером, который должен отобрать от капитана судна нужные сведения, и если удостоверится, что оно пришло… для поправления или снабжения себя нужными вещами, то, взяв с собой капитана или хозяина судна с его бумагами, представляет его к начальнику, от коего уже зависят дальнейшие распоряжения к введению судна». Отечественные суда следовало встречать у входа в Авачинскую губу, затем проводить их в гавань, «для чего при въезде катеров должно иметь на оных по одному тросу, удобному к завозу судов, и по одному верпу».

9 апреля 1812 г. Петропавловск стал столицей Камчатки, то есть превратился в центральный пункт огромной территории. В конце лета этого же года, трагического и славного для России, здесь появился американский коммерсант П. Добелл. Камчатский комендант генерал-майор И. Г. Петровский докладывал из Нижнекамчатска императору Александру I о том, что 13 августа 1812 г. «Соединенных Статов Американских Петр Добелло на двух морских судах, бостонцу сему принадлежащих, “Сильф” и “Брутес”, с грузом разных его товаров коммерческих» прибыл в Петропавловск и «просил моего позволения и содействования как к разгрузке тех судов, так и об определении ему необходимых строений к помещению груза с оных потребных…»

Добелл приобрел в Петропавловске участок земли для постройки дома и склада для товаров. После знакомства с Камчаткой он предложил организовать в местных водах китобойный промысел, а также установить регулярные торговые связи с зарубежными странами, в частности с Филиппинскими островами. Проекты Добелла получили поддержку сибирского генерал-губернатора И. Б. Пестеля, видных сановников Н. П. Румянцева, В. К. Нессельроде и самого императора Александра I. Добелл, принявший русское подданство, в 1818 г. отправился из Петропавловска на Филиппины и Гавайские острова для устройства своего торгового предприятия, деятельность которого, впрочем, оказалась убыточной.

Для обслуживания судов Петропавловская гавань нуждалась в обустройстве. Причальных сооружений она по-прежнему не имела. В 1815 г. Добелл в статье, опубликованной в журнале «Сын Отечества», предлагал устроить в Култучном озере ремонтный док. Он считал, что «при берегах можно скоро и легко построить пристани». В этом же году здесь соорудили казенную кузницу. Вполне возможно, что именно с ее помощью выполнялся несложный ремонт судов. Так, летом 1816 г. у брига «Рюрик», которым командовал О. Е. Коцебу, заменили медную обшивку подводной части корпуса. В качестве обивочного материала использовали листы меди со шлюпа «Диана».

Вот как О. Е. Коцебу описывал свои первые впечатления от встречи с Петропавловском. «19 июня (1816 г. — *С. Г.*) на рассвете направили мы при попутном ветре курс к Авачинской губе. Увидели мы на высокой скале, образующей северную ее часть, телеграф в полном действии. Зрелище сие удивило нас чрезвычайно, ибо в прежние времена не помышляли о таковых полезных учреждениях в Камчатке. С телеграфа в большом удалении видно приближение корабля, и о сем немедленно извещают коменданта Петропавловского порта, который таким образом имеет довольно времени послать навстречу корабля

гребные суда с якорями и канатами, которые в узком входе в Авачинскую губу бывают весьма полезны и нужны. Мы увидели также идущий к нам на помощь баркас, но достигли губы при помощи ветра, который, однако же, внезапно утих, так что принуждены были буксировать нас потихоньку в порт, где мы бросили якорь в 12 часов ночи».

Петропавловский порт в Камчатке. Гравюра XIX в.

Из этого рассказа следует, что Положение от 9 апреля 1812 г. в части организации встречи прибывавших судов и заводки их в Ковш (так стали называть водное пространство, отделенное от остальной акватории Авачинской губы мысом Сигнальным с запада и портовой Кошкой с юга) выполнялось неукоснительно. Должность начальника Камчатки к этому времени уже два года «исправлял» лейтенант И. Д. Рудаков, бывший офицер шлюпа «Диана».

С 1815 г. Петропавловск начали посещать другие предприимчивые американцы, в 1818 г. намеревавшиеся основать здесь китобойную компанию. Их появление встревожило РАК, опасавшуюся конкуренции и добившуюся того, что 4 сентября 1821 г. вышел указ, запрещавший иностранцам вести китобойный промысел и торговлю в российских дальневосточных владениях. Петропавловск был объявлен закрытым портом.

В октябре 1819 г. первый официально назначенный «из морских офицеров» начальник Камчатки П. И. Рикорд представил сибирскому генерал-губернатору свой проект обустройства Петропавловского порта. На приложенном к нему плане имелись: «гаубвахта, караулка для портового служителя, кладовая, мастерские: столярная и резная, блоковая и токарная, парусная, фонарная и компасная, такелажная. Сарай для строения гребных судов и для уборки оных в зимнее время. Магазейны провиантские и экипажные должны быть на сваях в два этажа с галереею и на приличной глубине для нагрузки и выгрузки судов; кузнечная, слесарная и котельная; арсенал и цейхгауз; сарай для уборки пожарных инструментов. Предполагается поставить пильную мельницу». Последняя должна была иметь водяной привод, очевидно, от одного из пяти ручьев, стекавших в Ковш со склонов Петровской сопки. Упомянутая «галерея» является наиболее ранним проектом специального гидротехнического портового сооружения — пристани.

Деятельность РАК привела к тому, что жизнь в Петропавловске заметно оживилась, выросло количество посещавших порт судов. Так, в 1821 г. сюда заходили: 8 сентября шлюп «Открытие», 14 сентября — транспорт «Михаил», 21 сентября — шлюп «Благонамеренный», 2 октября — судно «Дионисий», а также судно Добелла «Сан-Педро», привезшее муку. Кроме них здесь побывал бриг «Тедеос», пришедший с Гавайских островов и доставивший крайне необходимую камчатцам соль. На бриге находилась команда из гавайцев, руководимая тремя англичанами. 18 сентября «Тедеос» отправился обратно.

За время управления Камчаткой П. И. Рикорда (1817—1822 гг.) Петропавловск был относительно обустроен, но портовое хозяйство особых изменений не претерпело. Посетивший его осенью 1823 г. капитан-лейтенант А. П. Лазарев в числе находившихся здесь казенных строений пристани не называет. В 1825 г. возвели еще один магазин для материалов и продовольствия. В 1826 г. под руководством Г. А. Сарычева был составлен новый план гавани. Пристани на нем также нет, но отмечено положение полуразрушенной «Славы России», а на самой оконечности Кошки обозначен памятник В. Й. Берингу,

тот самый, который теперь стоит в скверике ниже улицы Советской. Он является старейшим памятником на всем Дальнем Востоке России. Можно предположить, что первое его местонахождение было выбрано вовсе не случайно: скорее всего, памятник являлся ориентиром для заходивших в Ковш судов.

Побывавший в Петропавловске в 1826—1827 гг. английский мореплаватель Ф. Бичи составил новую уточненную карту Авачинской губы. Он отметил заметно улучшившийся вид города и его относительное благоустройство, но обратил внимание на недостаточное развитие перспективного порта. «Много уже было сказано об отрицательных сторонах поселения, были написаны тома об управлении, жителях, продукции и о современном, и о перспективном развитии Камчатки; но до сих пор со стороны правительства не делаются усилия, чтобы улучшить или снабдить порт. Это пренебрежение к нуждам порта, возможно, сейчас не имеет особого значения; но когда северная часть Тихого океана станет ареной активных операций, Петропавловск, несомненно, станет исключительно важным…» В 1827 г. население города насчитывало 385 чел.

13 июля 1827 г. в порт зашел шлюп «Моллер» под командованием капитан-лейтенанта М. Н. Станюковича (отца будущего известного писателя-мариниста К. М. Станюковича). Спустя два месяца, 13 сентября 1827 г., прибыл совершавший кругосветное плавание шлюп «Сенявин» во главе с капитан-лейтенантом Ф. П. Литке. Судно встало на якорь в Ковше недалеко от портовой Кошки (о том, что в порту имелась пристань, Литке не сообщал).

27 ноября 1828 г. о вступлении в должность и о состоянии казенных заведений в Петропавловске рапортовал по команде новый начальник Камчатки А. В. Голенищев. В порту имелась казенная кузница, построенная в 1815 г., находившаяся в крайне плохом состоянии, два магазина для материалов и провианта, сооруженные в 1825 и 1810 гг., причем последний весь прогнил. Еще один магазин строился с 1826 г. Порт также располагал амбаром для складирования кирпичей и сараем для хранения орудий. Оба этих сооружения были «близки к падению». А вот маячное дело в Петропавловском порту было налажено неплохо. Стационарных маяков со штатным персоналом здесь еще не было, но летом работали временные установки. Свет на них источали фонари, заправленные животным жиром. Они вполне удовлетворял мореплавателей. Так, Ф. П. Литке, побывавший в Петропавловске и в 1828 г., в своих воспоминаниях писал: «Едва только совершенно смерклось, засветились огни на мысе Маячном и на другом, внутри губы, так что мы и ночью могли бы весьма спокойно в нее войти, если бы позволил ветер…»

Вид Петропавловского порта. Материалы экспедиции Ф. П. Литке. 1827—1829 гг.

В 1829 г. стараниями А. В. Голенищева в Ковше была сооружена первая пристань. Она считалась наиболее удобной из трех, существовавших в то время на Камчатке (кроме нее подобные сооружения имелись в Тигиле и Нижнекамчатске). Начальник Камчатки сообщал о крайней нехватке обученных ремеслам работников: «В настоящее же время малое число мастеровых занято нужными по порту работами, производство коих отлагать на дальнейшее время невозможно». Их число можно было бы увеличить за счет обучения местных жителей, тем более, что в городе еще с 1818 г. действовала ремесленная школа, влачившая жалкое существование.

Петропавловск 1829-го года образовывали пятьдесят пять строений. «Из них пять принадлежат духовенству, двадцать семь — обывателям и двадцать три — морским служителям. Строения сии имеют

только одно название таковых, по справедливости же должно их назвать тесными убежищами, служащими приютом для людей, лишенных всякой возможности к устроению спокойных жилищ по состоянию, кроме двух или трех домиков, кои имеют нужные удобности для жизни… Первая причина сей бедности заключается в скудости леса, вторая — в недостатке рабочих людей или вообще в малолюдстве, третья — в дороговизне существующей здесь на все вещи. Каждый промышляет только о том, чем пропитать себя, и заботиться о прочем не достает ни сил, ни времени…»

В 1830 г. на Камчатке торговали два местных купца и пятеро приказчиков, привезшие из Охотска китайских и русских товаров на сумму 159 319 руб. 50 коп. С открытием навигации 1831 г. в Охотск отправили меха морских бобров, соболей, лисиц и выдр стоимостью 105 871 руб. В 1831 г. население Камчатской области насчитывало всего 4 460 чел.: 2 523 мужчин и 1 928 женщин.

Голенищеву удалось увеличить число судов, доставлявших на Камчатку продовольствие, до двух в год. «Годовая пропорция казенного провианта с давняго времени доставлялась из Охотска на транспортном судне, один раз в год в Камчатку отходившем. На сей транспорт погружались также коммерческие клади, которыя равно необходимы для столь отдаленнаго края, но при погрузке всего количества казенного провианта не оставалось для них достаточно места, от чего оныя подвергались стеснению и порче, и тем причинялся ущерб торговцам, а командир судна от увеличения груза поставляем был в затруднение и даже в опасность при больших штормах».

Отныне на оба судна должны были помещаться «частныя, то есть торговыя, клади и казенныя для камчатских заведений вещи, примерно весом до двух тысяч пудов, о коих начальник Камчатки предварительно обязывает уведомлять охотское начальство с каждым весенним отправлением из Камчатки транспорта. Сей способ перевоза частных кладей и помещения их в надлежащем и сухом месте без затруднения торговцам, послужит, как полагало местное начальство, важным подкреплением торговли в Камчатке; казенныя же заведения совершенно обезпечатся продуктами, получаемыми из Охотска».

Следствием разрешения проводить на Камчатке иностранную торговлю «на десять лет на особо изложенных правилах», стал приход летом 1830 г. в Петропавловск американского судна «Султан» из Бостона. Оно доставило товаров на 18 000 руб. За «Султаном» последовали другие зарубежные торговцы. В феврале 1835 г. министр финансов дал ответ на представление А. В. Голенищева о том, что прибывший на американской шхуне в Петропавловск в 1833 г. В. Перс, доверенный американской компании, ходатайствовал об учреждении на Камчатке торговой конторы. Министр передал этот вопрос «на благоусмотрение Сибирского Комитета, так как от сего можно ожидать некоторой для того края выгоды».

Свершения А. В. Голенищева и подготовленные им документы показывают, что это был превосходный администратор, заботившийся о развитии благосостояния вверенной ему территории и ее населения. За годы службы на Камчатке он подал вышестоящему начальству ряд проектов, направленных на улучшение положения этой отдаленной российской окраины, большей частью не нашедших понимания и воплощения. Правящие круги, как это не раз бывало до этого и не раз еще будет в последующие годы, большого интереса к Камчатке не проявляли. Поэтому предложения Голенищева не были поняты и осуществлены, и в первую очередь — ввиду значительной стоимости названных им мер. В 1834 г. ему отказали в продлении срока пребывания в должности начальника Камчатки, и 17 января 1835 г. в нее вступил капитан 1-го ранга Я. И. Шахов.

В 1836 г. в Петропавловске проживали 606 чел.: 385 «мужска пола» и 221 «женска душа». В городе имелись пятнадцать казенных зданий, шестьдесят частных домов, церковь, шесть казенных магазинов, винный склад, артиллерийский сарай и сарай для пожарных инструментов при полиции. Подходы к гавани охраняли четыре артиллерийских батареи. В этом году Я. И. Шахов подал представление об узаконении давно сложившейся практики поднятия с открытием навигации на флагштоке, установленном на мысе Сигнальном, российского гюйса и стрельбы из сигнального орудия (заревой пушки) на восходе и закате солнца.

19 августа 1837 г. в порт зашел французский фрегат «Венус». Его командир Де Пти-Туар просил разрешения установить в Петропавловске памятник Лаперузу, побывавшему здесь ровно полвека назад. Я. И. Шахов пообещал сделать это на собственные средства, но слова не сдержал. (Памятник Лаперузу, на сооружение которого двести рублей взыскали с оставившего в 1939 г. Камчатку Шахова, поставили на перешейке между мысом Сигнальным и сопкой Никольской лишь в 1844 г.) В начале июня 1838 г. в порту побывал английский бриг «Климент», на котором гражданин США Джон Доминил привез товаров и продовольствия на 52 616 руб. 12 коп.

В июле 1839 г. Я. И. Шахова сменил капитан-лейтенант Г. С. Шишмарев, а спустя короткое время в управление Камчаткой вступил капитан 2-го ранга Н. В. Страннолюбский.

В 1841 г. в Петропавловске побывал совершавший очередное кругосветное плавание русский военный транспорт «Або». Цель этой экспедиции «состояла собственно в отвозе материалов и разных вещей для Охотскаго и Петропавловскаго портов». Офицер транспорта Г. К. Блок так о вспоминал посещении далекой российской окраины: «19-го сентября мы пришли на вид Авачинской губы; но ветер был решительно противный и к тому же такой тихий, что мы едва удерживали свое место лавировкою… На другой день, часу в три пополудни, нас подогнал хороший брамсельный зюйд-остовый ветерок, и мы весело понеслись ко входу в Авачинскую губу; но несколько позже спустился густой туман… Отдав якорь, мы салютовали семью пушечными выстрелами. Исправность, с которою последовал ответный салют, невольно бросалась в глаза и доказывала, что нас ожидали нетерпеливо… Вечером, часу в одиннадцатом в исходе, нас посетили помощник начальника Камчатки и командир военного бота “Алеут”, чтобы поздравить с благополучным прибытием в их отдаленный край. Свидание было радостное и оживленное неподдельным весельем. Но вот, к шести склянкам мы положили якорь и ошвартовались в полукабельтове от берега…».

В 1845 г. начальником Камчатки стал капитан 2-го ранга Р. Г. Машин. Возросшее количество прибывавших в порт иностранных судов потребовало установления правил захода, нахождения в порту, поведения экипажей в городе и оформления отхода. Такие правила Машин ввел в 1847 г. Командам гребных судов разрешалось приставать к берегу в любом месте, «кроме пристани в адмиралтействе, в которой дозволяется приставать токмо командирам судов, вообще же вход в адмиралтейство запрещается». Правда, по свидетельству П. Тихменева, в 1847 г. иностранные суда в Петропавловск не приходили. Заслуживает внимания упоминание Р. Г. Машина об адмиралтействе. Скорее всего, под этим словом, привычным для моряков того времени, он подразумевал территорию на берегу Ковша, на которой было сосредоточено весьма скромное местное портовое хозяйство.

С деятельностью Р. Г. Машина связано дальнейшее развитие маячного дела в Авачинской губе. 9 января 1846 г. он обратился к генерал-губернатору Восточной Сибири с рапортом о необходимости устройства современного маяка с рефракторами. Он полагал, что его здание порт может возвести собственными силами, а затраты на это и на дальнейшее содержание маяка можно погасить за счет пошлины, взимаемой с приходивших коммерческих судов. Впоследствии Машин отказался от идеи содержания маяка за счет портовых сборов.

Решение о строительстве маяка было принято в мае 1848 г., а 21 августа этого же года из Кронштадта под командованием капитан-лейтенанта Г. И. Невельского вышел транспорт «Байкал». На судне среди прочих грузов находились десять ящиков с маячным оборудованием. 12 апреля 1849 г. «Байкал» за рекордный срок — всего за восемь месяцев и двадцать три дня — прибыл в Петропавловск. Спустя год маяк на входе в Авачинскую губу был готов к действию.

Он, заработавший 1 июля 1850 г., получил название «Дальний», так как он располагался на расстоянии более восьми миль от порта. Сооружение высотой 22 фута находилось на скале в 449 футах от уровня моря, возвышаясь над деревянным фундаментом. Над ним на железном штоке располагался фонарь. Нижняя — жилая — часть маяка имела восьмигранную, верхняя, где находился шток с фонарем, шестигранную форму. Над маяком возвышался флюгер, показывавший направление ветра. Других сооружений, кроме маячной башни, не имелось, за исключением землянки, в которой служители готовили пищу и жили холодной осенью. Для связи с Петропавловском и встречи судов использовался вельбот. Осветительный аппарат маяка включал девять ламп с рефлектором. Его постоянный белый свет был виден за двадцать четыре мили. При маяке находилась сигнальная пушка, которая в 1854 г. принимала участие в знаменитой Петропавловской обороне.

Маяк «Дальний» считается самым старым на Дальнем Востоке России. Планы дальнейшего обустройства маячного хозяйства связаны с деятельностью В. С. Завойко, сменившего Р. Г. Машина. Он желал построить маяки на мысах Бабушкином, Раковом и Сигнальном. Об этом намерении 30 апреля 1852 г. он сообщал в Гидрографический департамент. Прошению «дали ход», и оборудование, включая осветительное, 22 августа 1853 г. отправилось из Кронштадта на транспорте «Неман». Однако спустя месяц транспорт потерпел крушение, во время которого погибли все его грузы. Постройка новых маяков из-за этого происшествия не состоялась.

К концу 1840-х гг. заметно усилился интерес к русским дальневосточным владениям, в том числе и к Камчатке, со стороны англичан и американцев. Летом 1848 г. у берегов полуострова появилось китобойное судно «Сюпириор» под командованием капитана Рейса. Его крупная добыча принесла высокий доход. В следующем году в северной части Тихого океана промышляли уже более пятидесяти американских китобоев. За сезон они добыли в русских водах 206 000 бочек китового жира и 2,5 млн фунтов китового уса.

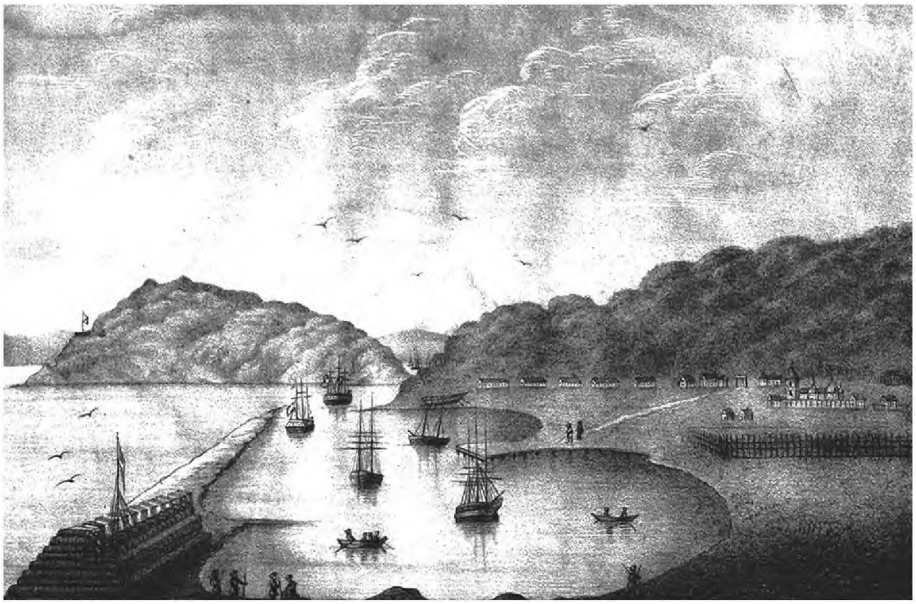
1849 г. стал для Камчатки особо знаменательным. В конце июля Петропавловск посетил генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев. Впервые на камчатскую землю прибыл администратор

столь высокого ранга. Муравьев высоко оценил достоинства Авачинской губы и Петропавловского порта. Здесь у него окончательно созрела мысль о необходимости сделать Петропавловск главным тихоокеанским портом России. Н. Н. Муравьев рассматривал проект возможного переноса его на противоположный берег губы в бухту Тарья, наметил план строительства новых укреплений.

Итогом пребывания на полуострове этого крупного государственного деятеля стал перенос Охотского порта в Петропавловск и императорский указ от 2 декабря 1849 г. об образовании самостоятельной Камчатской области во главе с военным губернатором. Охотский порт, основанный в 1731 г., вплоть до его перевода в Петропавловск был главным портом русского Дальнего Востока. Здесь строились и базировались суда и корабли Охотской флотилии, доставлявшие грузы на Камчатку и в Русскую Америку, отсюда начинались гидрографические экспедиции.

В феврале 1850 г. военным губернатором Камчатской области по представлению Н. Н. Муравьева был назначен капитан 1-го ранга В. С. Завойко. Вот как оценивал грандиозные задачи, вставшие перед первым камчатским губернатором, пребывавший в это время на полуострове талантливый исследователь К. Дитмар: «На губернатора возложено было по возможности развить в стране земледелие и скотоводство, создать пути сообщения, как посредством устройства сухопутных дорог, так и постройкой новых транспортных и береговых судов, чтобы этими мерами сделать доступными отдаленные части края. Петропавловск должен был сделаться полезной станцией для военного флота, равно как для торговых судов и китобоев. Для этого, однако, недоставало рабочих и ремесленников, равно как мастерских и складов корабельных принадлежностей, да и самые строительные материалы для домов доставались с большим трудом, так как во всей южной части полуострова растет только лиственный лес».

Образование Камчатской области сопровождалось очередным подъемом в общественной и экономической жизни Петропавловска. Сюда перевезли портовое имущество из упраздненного Охотского порта и в течение 1850—1854 гг. улучшили портовое хозяйство: построили контору, литейную мастерскую для изготовления блоков и крючьев, новую пристань. Эта эстакадная пристань хорошо видна на иллюстрации к книге В. К. Войта «Камчатка и ее обитатели», вышедшей в Санкт-Петербурге в 1855 г. Судя по изображению, она размещалась в северной части Ковша, примерно там, где в начале XX в. находилась пристань Добровольного флота.



Вид города Петропавловска. Рисунок из книги В. К. Войта, 1855 г.

Два трехмачтовых корабля, перегораживающие вход в Ковш, сооружение с поднятым над ним флагом (очевидно, батарея № 2 «Кошечная»), вооруженные ружьями люди, корабли на внешнем рейде, заметные через перешеек между Никольской сопкой и мысом Сигнальным — все это свидетельствует о том, что на рисунке показан порт в 1854 г., во время Петропавловской обороны.

14 марта 1851 г. был утвержден штат Петропавловского портового управления. Он включал капитана над портом (являвшегося также помощником губернатора), помощника капитана, секретаря, бухгалтера и его помощника, двух кондукторов, содержателя магазинов, четырнадцать вахтеров, восемь подшкиперов и столько же баталеров, двадцать три унтер-офицера «разных мастерств» и двадцать писарей.

В октябре 1851 г. бостонский купец Бордман доставил на бриге «Нобль» в Петропавловск четыреста бочек муки общим весом 2 177 пудов 28 фунтов. По свидетельству К. Дитмара, несколько лет ранее этот американский коммивояжер купил в Петропавловске дом с земельным участком и приспособил его для торговых целей. После этого он начал ежегодно доставлять сюда продовольствие.

Кроме «Нобля», порт в октябре 1851 г. посетил транспорт «Иртыш», пришедший из Аяна. Торговала на Камчатке и РАК. После некоторого перерыва в 1843 г. она возобновила свою деятельность на полуострове. Компания «решилась не только продолжать торговлю, но и по возможности распространять ее и, наконец, не более как через четыре года сделалась в этом отношении первым деятелем для всего края». До 1850 г. товары компании сдавались местным торговцам. В 1850 г. в Петропавловске вновь появился ее представитель — комиссионер. С 1851 г. ежегодный торговый оборот РАК превысил 125 тыс. руб. серебром. После приобретения судов, пригодных для совершения кругосветных плаваний, РАК начала доставлять на Камчатку товары и продовольствие прямо из России и Гамбурга. «Такой способ снабжения представлял выгоды не только в отношении распространения торговли в больших размерах, соответственно количеству и разнообразию получаемых товаров, но и в особенности был полезен, когда в 1854 г. по военным обстоятельствам прекратились все средства к подвозу необходимых предметов в русские порты. Самое взятие неприятелем компанейского корабля “Ситха”, на котором находился значительный груз для Камчатки, уже не могло составлять чувствительного ущерба для края, так как магазины были снабжены в изобилии разного рода товарами еще до начала войны». С 1851 по 1853 г. на Камчатку с Балтики доставили около 130 000 пудов ржаной муки и около 10 000 пудов крупы.

В 1852 г. в Петропавловске жили 1 593 чел. Почти все мужское население состояло на казенной службе, будучи офицерами, чиновниками и «нижними чинами» — матросами, солдатами и казаками. «Петропавловск представлял единственный порт на много тысяч миль во всей северной части Тихого океана — порт, в котором моряки после невзгод и опасностей плавания по полярному морю должны были рассчитывать на возможность добыть провиант и еще более — ремонтировать суда и снабдить их хотя бы самыми необходимыми принадлежностями, каковы веревки, якоря, паруса, реи, и т. п. К сожалению, Адмиралтейство так мало заботилось обо всем этом, что здесь едва хватало запасных частей для собственных судов. Точно так же здесь не было никаких мастерских, имелись только небольшие, весьма примитивные приспособления для производства самих работ».

При вложении определенных средств Петропавловск мог, по мнению К. Дитмара, превратиться в вывозной порт, способный обеспечить населению полуострова достойную жизнь. «То обстоятельство, что в Петропавловске большею частью лишь иностранные флаги, едва ли могло оправдать такой недостаток и такую беспечность в гавани, все же принадлежащей цивилизованному народу. Напротив, было бы во всех отношениях полезно путем самого предусмотрительного пополнения судового материала развить и собственное судоходство, чтобы таким образом все богатство северных морей не уходило в чужие страны, а оставалось дома».

Источником благосостояния при разумном использовании могли стать природные богатства территории. «Как легко было бы из доходов от китоловства, тюленьего боя и рыболовства привлекать на рынки Гонолулу, Шанхая и Сан-Франциско все необходимые для Камчатки товары и таким образом очень дешево удовлетворять всевозможным потребностям населения. На самом же деле необходимые припасы доставляются теперь двумя нашими судами из Аяна. Сюда все товары… перевозятся на тысячеверстные расстояния из-под Иркутска по непроходимейшим местам, при невыносимейших страданиях людей и лошадей. Как легка и дешева была бы вся доставка провианта и припасов на судах из южных гаваней Тихого океана, особенно при уплате за них не деньгами, а местными продуктами. А эти продукты были и есть чрезвычайно ценимые всюду товары — рыба, меха и моржовые зубы».

Проекты К. Дитмара так и остались на бумаге: для их реализации пока не было ни государственной воли, ни средств, да и складывавшаяся на Тихом океане внешнеполитическая ситуация не позволяла надеяться на их близкое и благополучное разрешение.

В начале 1850-х гг. в состав Камчатской (Охотской) флотилии входили бриги «Иртыш» и «Курил», транспорты «Байкал» и «Охотск», тендер «Камчадал». Они перевозили в Петропавловск продукты, предметы снабжения и строительные материалы для новых сооружений, возводившихся в порту. Позже к ним присоединились шхуна «Анадырь» и боты «Алеут» и «Камчадал». В 1853 г. из Кронштадта пришел корвет «Оливуца», а в 1854 г. прибыли фрегат «Аврора» и транспорт «Двина». Таким образом, в Петропавловске собрались значительные военно-морские силы, а порт из береговой базы флота превратился в военно-морскую базу в современном понимании: «База военно-морская… представляет собой оборудованный район побережья и прилегающего участка моря, обеспечивающий базирование и маневр сил флота, разнородное соединение военно-морского флота, предназначенное для всестороннего обеспечения базирующихся сил флота и ведения боевых действий в установленной зоне

ответственности… Во главе военно-морской базы стоит командир, который обычно подчиняется непосредственно командующему флотом».

Мероприятия первой половины 1850-х гг. по приведению русского Дальнего Востока в оборонительное состояние (перенос основной базы флота из Охотска в Петропавловск, постройка в Петропавловске, Аяне, заливах Чихачева и Анива, в Императорской гавани и в устье Амура батарей и укреплений) позволили создать систему морской обороны тихоокеанского побережья. Петропавловский порт стал одним ее звеном. Вскоре ему предстояло на деле показать свою готовность к отражению агрессии. В апреле 1854 г. Англия и Франция объявили войну России. Весть об этом до Петропавловска дошла лишь 14 июля. Полностью завершить строительство оборонительных сооружений для защиты от подошедшей англо-французской эскадры обитатели порта не успели.

Техническое оснащение в порту, как мы знаем из замечаний К. Дитмара, отсутствовало. Это подтверждает и свидетельство участника героической Петропавловской обороны лейтенанта К. П. Пилкина, служившего на «Авроре». В письме к матери он сообщал: «Фрегат наш по необходимости остается зимовать теперь в Петропавловске. Наши повреждения так значительны, что едва ли мы успеем их скоро исправить, тем более что порт не имеет никаких средств, и мы должны будем исправляться сами…»

После неудачной для России войны, единственным успехом в которой стала Петропавловская оборона, местный порт перестал существовать как военно-морская база. Город, больше похожий на заброшенную деревню, остался лишь административным центром огромной территории. Уже весной 1855 г. отсюда в Приамурье были эвакуированы гарнизон и военное управление, а в октябре 1856 г. ранее самостоятельную Камчатку преобразовали в округ, вошедший в состав вновь созданной Приморской области. В этом же году правительство решило «существующее ныне Петропавловского порта управление упразднить, а вместо оного учредить управление Сибирской флотилии и портами Восточного океана…» Последовавшая в 1867 г. продажа Русской Америки и ликвидация РАК во многом привели к утрате и торгового значения порта. Население Петропавловска значительно сократилось.

В 1856 г. городские обыватели имели одиннадцать домов, шесть лавок, семь кладовых, пять бань, пять лошадей, сорок шесть коров и быков. В порт в этом году доставили товаров и продовольствия на общую сумму 51 687 руб., в том числе 855 пудов муки и крупы. Стоимость пуда муки первого сорта составляла 8, второго — 6, ячневая крупа оценивалась в 7 руб. Пуд свежего мяса стоил 7, солонины — 8 руб. С полуострова вывезли 4 525 шкурок разного меха стоимостью 55 165 руб. 62 коп. «Главный предмет промышленности состоит в продаже товаров и харчевых припасов за наличные деньги, частью же привозимые товары купечеством отправляются в округ, где взамен оных получают личные деньги и пушные звери».

Спустя шесть лет, в 1863 г., в Петропавловске насчитывалось восемь местных купцов 2-й гильдии, два иногородних 2-й гильдии и один иностранный 1-й гильдии. За год отечественная Амурская торговая компания доставила сюда товаров на 22 298 руб., а иностранные купцы — на 148 017 руб. 26 коп. Основного в ту пору камчатского товара — мехов — коммерсанты приобрели на сумму 59 146 руб. 50 коп.

В 1866 г. порт посетил корвет «Варяг». В составе его экипажа находился кадет Николаевского училища Степан Макаров, будущий вице-адмирал, флотоводец и выдающийся ученый. По его сведениям, в течение навигации предыдущего 1865 г. Петропавловск посетили восемнадцать судов. Они доставили сюда товаров на сумму 108 000 руб. Город в это время населяли четыреста семьдесят жителей.

В 1866 г. в порту наблюдалось оживление, какого не случалось уже давно. Этот год стал «временем надежд на возрождение прежней, более широкой жизни, на связь с остальным миром. Суда телеграфной компании (американской. — *С. Г.*) стояли на рейде, проволока и уголь лежали в их трюмах… Много тогда петропавловцы радовались и веселились; но былым мечтам не суждено было осуществиться». Речь здесь идет о попытке компании «Western Union Exstension Co.», основанной в 1864 г. в Нью-Йорке, проложить телеграфную линию по дну Берингова пролива. 19 августа 1865 г. в Петропавловск на купеческом судне «Ольга» для проведения изыскательских работ прибыли посланные компанией специалисты. «Узкая набережная, полуразрушенная верфь, два китоловных судна и обнаженный остов до половины затопленного корабля — вот все, что представлялось нашим глазам», — в таком состоянии нашли американцы местное портовое хозяйство. Проект соединения Петропавловска телеграфной линией с остальным миром не состоялся, и город вновь погрузился в полусонное существование. Связь с материковой Россией поддерживалась пароходами, посещавшими гавань несколько раз в течение лета и осени, да зимой посуху на собачьих упряжках.

После ликвидации РАК и продажи американцам Русской Америки на Командорские острова хлынул поток авантюристов и браконьеров, варварски истреблявших морских бобров, котиков и песцов,

спаивавших местное население. В 1871 г. русское правительство сдало командорские пушные промыслы в аренду на двадцать лет американской компании «Гутчинсон, Кооль и К°». Компания, став монопольным пользователем богатств островов, упорядочила их эксплуатацию. Она построила в Петропавловске новую пристань и склады.

В 1875 г. население города уменьшилось до трехсот двадцати трех человек. В их число входили один потомственный почетный гражданин, девятнадцать лиц купеческого сословия, сто семнадцать мещан, двадцать иностранных подданных, девять разночинцев. Здесь имелась школа, пятьдесят два жилых и шестнадцать нежилых домов, семь купеческих лавок и одиннадцать складов.

Летом 1877 г. в порту гостил клипер «Гайдамак». Он стал первым русским военным кораблем, начавшим регулярные обходы северо-восточных берегов России, защищавшим их от иностранных контрабандистов и браконьеров и демонстрировавшим российский военно-морской флаг. Клипером командовал капитан-лейтенант С. П. Тыртов. Его команда еще могла видеть остатки корпуса «Славы России», некогда служившей экспедиции И. И. Биллингса — Г. А. Сарычева.

В двадцать восьмую годовщину решающего дня Петропавловской обороны, 24 августа 1882 г., на портовой Кошке в честь славной победы русского оружия над англо-французским десантом был открыт памятник «Слава». Монумент, изготовленный в Санкт-Петербурге из чугуна, меди и бронзы, на Камчатку доставил крейсер «Африка». Экипаж «Африки» и команда клипера «Вестник» приняли участие в его установке. Помимо прямого назначения, памятник долгие годы играл роль ориентира для заходивших в Ковш судов, как в свое время это делал памятник В. И. Берингу.

Петропавловский порт в 1889 г.

Высшим должностным лицом округа, имевшим резиденцию в Петропавловске, во второй половине XIX в. являлся окружной исправник или, позже, окружной начальник. Он также выполнял функции начальника порта, вместе с окружным врачом принимая корабли Морского ведомства, патрулировавшие тихоокеанские воды. Для них на мысе Сигнальном хранились запасы угля. Сведений о наличии какого-либо штата, связанного с обеспечением работы порта, за исключением смотрителя маяка, не выявлено. Никакими ремонтными мастерскими порт не располагал. Неясно также, существовала ли в

Петропавловске лоцманская служба. Видимо, все формальности по обслуживанию редко заходивших коммерческих пароходов выполняли приказчики действовавших в окружном центре фирм, первенство среди которых занимали вначале американский торговый дом «Гутчинсон, Кооль и К°», а затем отечественное «Русское товарищество котиковых промыслов», коим и принадлежала пристань в Ковше. Разгружали суда местные жители, плата за работу которым устанавливалась «по соглашению». Снятые вручную грузы «плечевым» способом относились в пакгаузы, какая-либо механизация в порту отсутствовала. Некоторые торговцы, для того чтобы ускорить обработку судов, имели на них особые команды грузчиков и плавсредства, доставлявшие товары на берег. Так поступал, в частности, А. Ф. Филиппеус — крупнейший русский купец, торговавший на тихоокеанском побережье в 1870—1880-х гг.

В тот период на берегах Авачинской губы действовали два маяка. Первый из них — стоявший на Маячном мысу — представлял собой деревянную башню, которую в 1886 г. построили во Владивостоке, а затем в разобранном виде на пароходе Добровольного флота «Кострома» доставили на Камчатку. Маяк начал действовать 6 сентября 1886 г. Рядом с ним находился дом смотрителя. Второй маяк, называвшийся «Гаванский огонь», размещался неподалеку от города, у кладбища. Он стоял примерно в четырехстах саженях от основания Кошки и излучал белый свет. О том, каким было его устройство, сведений нет.

Срок аренды Командорских островов торговым домом «Гутчинсон, Кооль и К°» истек в 1891 г. Правительство России передало право аренды отечественной компании «Русское товарищество котиковых промыслов» (РТКП), небольшие суда которой стали регулярно посещать Петропавловск. В 1896 г. на восточном побережье Камчатки в районе Усть-Камчатска РТКП открыло первый на Камчатке частный рыбный промысел, проведший опыты по засолке лосося. В последующие годы побережье Камчатки стало постепенно покрываться сетью участков, арендованных как русскими, так и японскими промышленниками. На жизни Петропавловска на первых порах это никаким образом не сказывалось: все промысловые грузы и заготовленная продукция, минуя порт, следовали сразу на побережье или обратно к месту назначения.

Петропавловск в 1890-х гг.

В 1897 г. исполнилось двести лет с момента присоединения Камчатки к России. В этом же году состоялась первая Всероссийская перепись населения. По ее данным, в Приамурском генерал-губернаторстве числилось 1 040 683 чел. Из них на население Приморской области, в состав которой входил Петропавловский округ, приходилось 222 856 чел., а на столицу округа — Петропавловск — менее четырехсот. В этом году Петропавловск посетил приамурский генерал-губернатор С. М. Духовский, отметивший царившую здесь картину «разрушения и запустения».

1 июня 1897 г. на мысу Маячном заработал новый Петропавловский маяк. Его башню собрали из чугунных сегментов, установленных на бетонном основании. Здесь же появилась новая казарма и хозяйственные постройки. При маяке имелась узкоколейная железная дорога, соединявшая причал на берегу Маячной бухты и склад.

Петропавловский маяк

В 1899 г. в гавани провела ряд работ команда военного транспорта «Шилка». Моряки построили угольный склад, установили сигнальный огонь и укрепили Кошку от размывания. Угольный склад в конце XIX — начале XX вв. снабжал прибывавшие в порт пароходы и корабли, приходившие для охраны русских берегов от иностранных браконьеров. Он принадлежал Морскому ведомству и располагался с внутренней стороны гавани у окончания мыса Сигнального, там, где сейчас находится угольный причал Петропавловского морского торгового порта. На этой территории стоял деревянный сарай. Только в 1891 г. сюда с сахалинских угольных копей привезли 62 500 пудов топлива.

Конец XIX в. на Камчатке характеризовался быстрым ростом частной сезонной рыбной промышленности. Это, по словам А. П. Сильницкого, занимавшего в 1903—1904 гг. должность начальника Петропавловского округа, «обратило на себя внимание предприимчивых людей, и в Петропавловское окружное управление с первой почтою 1900 г. стали поступать многочисленные заявления об отдаче рыболовных участков в аренду». Один из этих «предприимчивых людей», действительный статский советник В. Ивашинцев, просил передать ему участок у подножия сопки Никольской, где в то время находились пакгаузы РТКП и склады морского пароходства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

Проект Ивашинцева не осуществился, но на берегах Авачинской губы наблюдалось оживление: здесь в бухте Тарья началось строительство первого в истории Камчатки промышленного предприятия — рыбоконсервного завода компании «Камчатское торгово-промышленное общество» (КТПО). Он заработал в 1901 г. и действовал два сезона, после чего был остановлен.

В течение XIX в. Петропавловск испытал несколько периодов различной продолжительности, на протяжении которых внимание к нему и к Камчатке в целом со стороны правительства резко усиливалось, сменяясь затем временами снижения интереса к этой отдаленной окраине империи. Первый такой подъем пришелся на начало века и был вызван деятельностью пользовавшейся государственной поддержкой РАК. В это время она, наряду с морским ведомством, являлась основным пользователем портовой территории и акватории Петропавловска. В 1830-х гг. последовало некоторое охлаждение интереса к Камчатке, из-за чего не были реализованы многие предложения местных администраторов по развитию хозяйственной жизни территории и ее центра.

Второй, достаточно кратковременный, подъем наблюдался в середине века и даже ознаменовался учреждением отдельного камчатского губернаторства. После эвакуации Петропавловского гарнизона и продажи Русской Америки последовал очередной длительный, продолжавшийся до начала XX в., спад. В этот период правительство не располагало возможностями поддерживать на полуострове нормальную жизнь. Отныне главными распорядителями имущества порта стали частные промысловые компании: вначале американский торговый дом «Гутчинсон, Кооль и К°», затем отечественное «Русское товарищество котиковых промыслов», удовлетворявшие, как и все коммерческие предприятия, преимущественно собственные интересы.

К концу века стало очевидно, что сохранение столь отдаленных и труднодоступных территорий в составе России, их планомерное освоение и в перспективе превращение в источник экономического благосостояния страны возможно только при серьезном государственном участии.

В начале XX в. морское сообщение оставалось главным способом связи Камчатки с материковой Россией. Гавань в Петропавловске продолжала выполнять жизненно важные для округа функции по приему судов, доставлявших сюда продовольствие и необходимые товары. Отсюда они сухим путем и сплавом по рекам развозились в окрестные селения. В начале 1900-х гг. рейсы из Владивостока на Камчатку с заходом в Петропавловск совершали суда пароходства общества КВЖД, открытого в 1899 г. Ввиду убыточности камчатских рейсов пароходство получало правительственную субсидию. Расписание движения его пароходов на навигацию 1902 г. предусматривало четыре плавания с заходом в Петропавловск. Посещали порт и иностранные суда. Среди них быстро увеличивалось количество японских, свидетельствуя о бурном росте японской рыбной промышленности, эксплуатировавшей лососевые богатства полуострова. В 1902 г. в качестве портовых сборов с иностранных судов местные власти намеревались собрать уже 505 руб.

Перед русско-японской войной 1904—1905 гг. пароходство общества КВЖД открыло в Петропавловске свое агентство. В 1904 г. здесь жил бывший старший штурман пароходства Ц. Жаба, являвшийся единственным квалифицированным моряком в городе. Похоже, что он и был местным агентом пароходства. Во время военных действий Жаба, прапорщик запаса, отличился, возглавив экипаж шхуны «Мария», доставившей на западное побережье полуострова продовольствие и ополченцев, сражавшихся с японским десантом.

Во время войны движение отечественных судов к камчатским берегам прекратилось, в Петропавловск заходили лишь случайные иностранные пароходы. В навигацию 1904 г. Камчатка не имела морского сообщения с Владивостоком. Необходимые населению казенное продовольствие и товары доставили при посредничестве КТПО на американских пароходах «Редондо» и «Минеола» из Сан-Франциско.

Состояние местного портового хозяйства в 1904 г. характеризует отчет уполномоченного Министерства внутренних дел Н. А. Гребницкого, посетившего Петропавловск в этом тревожном году на зафрахтованной «Минеоле»:

«Петропавловский порт не оборудован пристанями; существующие пристани, принадлежащия КТПО, получившему их в наследие от американской компании, бывшей арендатором Командорских островов, пришли в полную негодность. Капитального ремонта их не производилось, не производится и до сих пор. Пристань на Сигнальном мысу, главное место нагрузки углем военных судов и разгрузки судов Общества, пригодная для судов с небольшою осадкою, оказалась не удовлетворяющей своему назначению для глубокосидящего судна…

Сходни с судна на пристань, по которым могли быть выгружаемы товары, оказались короткими и изломанными; удлинить их было бы возможно, но плахи были завалены грузом. Пришлось грузить на шаланды с судна, а с последних подымать на пристань и оттуда уже носить в магазины; казенные магазины в порту для груза оказались непригодными: мучной склад требует капитального ремонта, перестилки пола, склад для соли совсем ветхий. Выгрузку надо было произвести в пустые угольные склады Морского ведомства, хотя и требующие тоже капитального ремонта, но по своему состоянию все же лучше складов гражданского ведомства…

В легкий дождь, когда можно было выгружать… все товары в укупорке, не боящейся незначительного дождя, выгрузка тоже прекращалась, так как рабочие не имели никакой защитной одежды от мокроты. Только благодаря расплате с рабочими наличными деньгами… удалось заставить рабочих заниматься регулярно выгрузкою, причем давалась плата за сверхурочную работу.

Камчатский рабочий слабосилен и сильно привержен к крепким напиткам, живя впроголодь, окруженный обилием пищевых веществ в воде и на суше, — результат его нравственно-социального развития, для поднятия которого ни школа, ни духовенство, не говоря уже об администрации полицейской, ничего не сделали. Надо считаться еще с тем, что Петропавловск — портовое место, где для женщин и мужчин существует легкий заработок от судовых команд. Выгрузка казенного довольствия, которая могла быть закончена в три дня, затянулась на неделю. Отчасти в замедлении виноваты были и грузы самого КТПО, отвлекавшие немногочисленных рабочих: грузы приходилось возить на баржах и выгружать на вновь сооруженную временную пристань, а затем подымать их в гору. Немало задержал также прием питьевой воды в цистерны… Пришлось устраивать импровизированный водопровод для налива шлюбок, берущих не более пяти тонн.

Данной КТПО за выгрузку попудной платы в 15 коп. с пуда при неустройстве пристаней, неопытности грузчиков и общей нераспорядительности его агентов хватило в обрез. Более чем странно, что в коммерческом предприятии, при массе служащих, нет распорядителя-хозяина; служащие не имеют ни малейшего понятия о грузах и их распределении, что сказалось далее в портах, где на открытых рейдах пришлось сортировать грузы и тем задержать разгрузку. Распорядителей было много, но не было толковых исполнителей. Указываю на это обстоятельство потому только, что при условии фрахтования

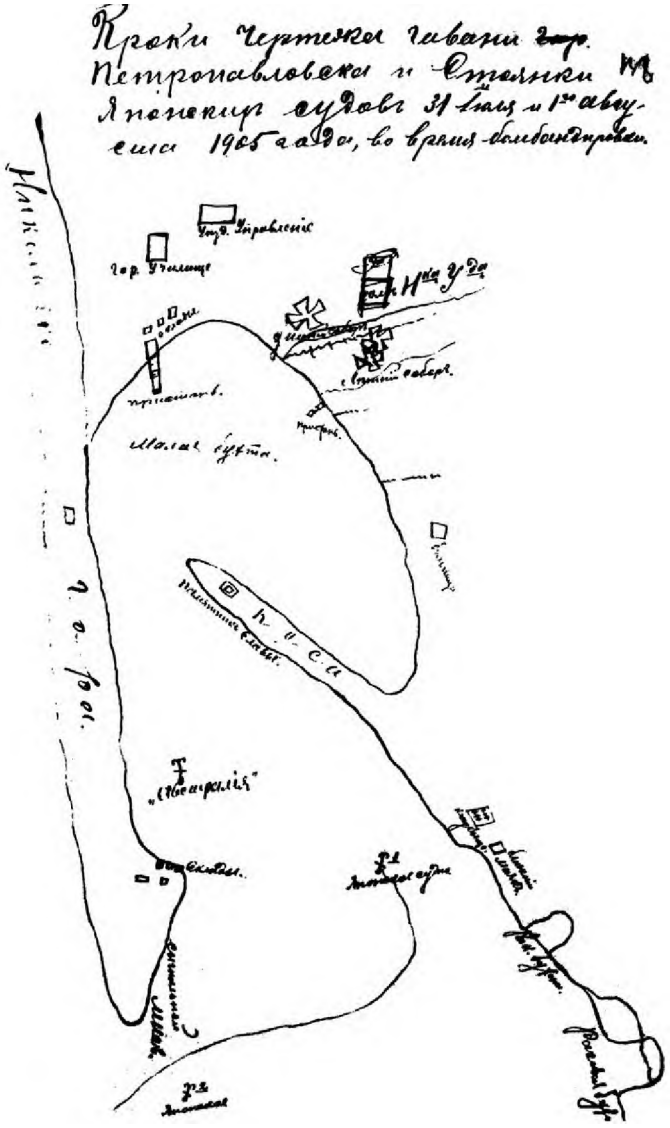
судна поденно такой порядок — прямой убыток для той и другой стороны, то есть казны и контрагента».

Обрисовав эту печальную картину, Гребницкий предложил ряд мер по улучшению состояния порта: «благоустройство по оборудованию пристаней, разгрузочных средств и приведение в порядок казенных магазинов». Он указывал, что наилучшим типом складов являются сооружения из «волнистого», то есть гофрированного железа. «Для Петропавловска это и наиболее дешевый способ, так как строевой лес надо привозить издалека: из Америки, Аяна, Сахалина и нанимать рабочих в Китае или Японии; местные строители слишком неопытны и неумелы». Интересно, что спустя десятилетия после описываемых событий в Петропавловске в ходе строительстве современного порта возводились склады именно этого типа.

Облегчить доступ к пристани можно было разделением складов Морского ведомства и КТПО, стоявших вперемешку на мысе Сигнальном. Такое их совместное существование не могло быть далее терпимым «из-за вечных споров за пользование пристанью».

В январе 1905 г. в Петропавловске жили 1 111 чел. В течение навигации 1905 г. порт посетили несколько иностранных судов. 17 мая сюда пришел американский пароход «Монтара», 20 мая — германский «Степней», зафрахтованный американцем Сторком для скупа пушнины, затем — «Австралия» из Сан-Франциско с грузами для Камчатки, Командорских островов и охотского берега. В ясный теплый полдень 2 июня в Авачинской губе появилось четвертое судно, обратившее на себя внимание обывателей тем, что «шло смелым обычным ходом. Было видно, что штурман корабля был уверен в себе». Пароход «Цецилия» под командованием офицера запаса военного флота нес германский коммерческий флаг.

По давно заведенному порядку для выполнения требуемых формальностей на «Цецилию» прибыли начальник уезда и врач. Никакого груза на ней не имелось, зато находился некий барон Криглштейн, назвавшийся «корреспондентом венских газет» и заявивший, что, «не зная, где японская и русская эскадры, разыскивает эти эскадры и теперь, зайдя в Петропавловск за пресной водой, устремится вновь к предполагаемому месту военных действий между японской и русской эскадрами». От Криглштейна камчатцы «сперва с недоверием, а потом с отчаянием» узнали о разгроме русского флота при Цусиме.



План Ковша с указанием место стоянки японских кораблей, 1905 г.

«Приход этого судна был странной загадкой как для местной администрации, так и для населения… Были ли это агенты Японии, искавшие остатки нашего флота по уединенным бухтам северных морей, или это были агенты других государств, которые, пользуясь нашей войной с Японией, посылали свои разведки для ознакомления с северными портами, что могло пригодиться в будущем…» 6 июня «Цецилия» ушла в Николаевск-на-Амуре. В Татарском проливе она потерпела аварию, наткнувшись на мель. Происшествие обошлось без жертв.

30 июля с маяка был замечен силуэт какого-то судна, опознать которое из-за сильного тумана не удалось. Как известно, «в туман ни один корабль по местным условиям в бухту Петропавловска войти не может». Около шести часов утра 31 июля на горизонте обрисовались силуэты уже двух кораблей, «которые в девять часов утра, пройдя на расстояние орудийного выстрела, открыли по маяку стрельбу из пушек». Под обстрелом служители маяка разбили сейф, открыть который они не смогли, так как смотритель с ключами находился в Петропавловске, извлекли из него 4 200 руб. казенных денег и унесли их с собой. Вся сумма затем была возвращена смотрителю маяка. Кораблями оказались японские лёгкие крейсеры

«Сума» и «Идзуми». «…В одиннадцать часов уже на виду города показалась фигура черного судна». Минут через пятнадцать раздались три выстрела. Первый снаряд пришелся по зданию полицейского управления, затем стреляли в гору. Около часа дня на шлюпках высадилось около двухсот японских десантников, занявших город, изъявших из здания полицейского управления документы. Пароход «Австралия» был уведен японской призовой командой в порт Йокосука. Мз Петропавловска к Командорским островам японские крейсеры оправились. Отсюда они ушли в Петропавловск, где 7 августа вновь высадили часть команды на берег, после чего окончательно покинули Авачинскую губу. В ходе этого нападения, по имеющимся данным, скромное портовое хозяйство не пострадало.

На составленном «по горячим следам» чертеже Петропавловской гавани отмечены места стоянок японских кораблей и плененной ими «Австралии». Здесь же видны две пристани: КТПО и небольшая, видимо, использовавшаяся для малых местных плавсредств, а также для заправки пароходов водой, склады товаров и основные общественные здания города.

После окончания русско-японской войны на Камчатку совершали плавания транспорты Сибирской военной флотилии и суда пароходства «Русь». Результатом военных действий стало осознание правящими кругами России опасности потери дальневосточных владений, в том числе и Камчатки. Для усиления связи полуострова с материком было решено увеличить количество пароходных рейсов по так называемым «северным линиям».

В конце 1905 г. организовалось «Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Востоке», с которым в 1907 г. Министерство торговли и промышленности (МТиП) заключило договор на выполнение охотско-камчатских рейсов. Деятельность Товарищества оказалась убыточной, поэтому в марте 1908 г. Совет Министров по настоянию МТиП передал все эти рейсы субсидируемому правительством Добровольному флоту (ДФ), который из года в год начал планомерно наращивать их количество. С этого времени на долгие годы ДФ и его преемники (Совторгфлот и Дальневосточное государственное морское пароходство) стали основными снабженцами Камчатки.

Другими мерами противодействия японской экспансии стали предоставление отечественным рыбопромышленникам ряда льгот, привлечение к освоению отдаленных территорий переселенцев, установление с окраинами надежной радио- и телеграфной связи. В 1908 г. Министерство почты и телеграфа начало строить в Петропавловске мощную искровую радиостанцию, способную поддерживать связь с материком и находившимися в море судами. Одновременно подобные станции возводились во Владивостоке и Николаевске-на-Амуре. Их сооружение завершилось в 1910 г. Станция в Петропавловске начала действовать 10 ноября 1910 г., но менее чем через два месяца — 4 января 1911 г. — она сгорела. К концу 1911 г. ее отстроили вновь. В годы Первой мировой войны (1914—1918 гг.) русский Дальний Восток был опоясан сетью радиостанций. На станцию в Петропавловске были ориентированы менее мощные установки в Усть-Камчатске и на Командорах.

Одним из звеньев в цепи этих мероприятий стало повышение территориального статуса Петропавловского округа. В 1908 г. приамурский генерал-губернатор П. Ф. Унтербергер рекомендовал правительству основательно заняться освоением Камчатки и вновь выделить ее в «отдельную область во главе с губернатором». 28 апреля 1909 г. Государственная Дума изучала доклад комиссии по направлению законодательных предположений «Об административном переустройстве Приморской области и острова Сахалин». Результатом обсуждения стало решение о восстановлении в составе Приамурского генерал-губернаторства ранее существовавшей административной единицы — Камчатской области. В августе этого же года Министерство внутренних дел утвердило «Временное положение об управлении Камчатской областью».

Исполняющим должность губернатора области был назначен статский советник В. В. Перфильев. Второй (по счету от В. С. Завойко) камчатский губернатор прибыл в Петропавловск на пароходе ДФ «Тамбов» в августе 1909 г. Пароход привез из Владивостока материалы для постройки зданий, а также русские и китайские артели, нанятые для выполнения работ. «Тамбов» разгружался весьма медленно из-за полного отсутствия в порту какого бы то ни было погрузо-разгрузочного оборудования. Грузы извлекались из трюмов судна вручную, а затем отвозились по проложенной по пристани и территории порта узкоколейке (декавильке) с ручной тягой, а также при помощи шести лошадей и такого же количества телег. Лесоматериалы, использовавшиеся для строительства административных и жилых зданий, размещались на казенных складах, стоявших на Кошке. Одновременно судно принимало с одной из рыбалок улов, который подвозили к нему на катере, снабженном керосиновым мотором. Затем «Тамбов» отправился к другим промыслам Авачинской губы, возле которых были устроены небольшие пристани. Превращение Петропавловска в областной центр и резиденцию губернатора, необходимость противостоять расширению японского экономического присутствия на полуострове и способствовать начинавшемуся подъему отечественной рыбной промышленности требовали обустройства здешнего порта, имевшего единственную пристань, возле которой пароход мог обрабатывать лишь один трюм.

Пристань Камчатского торгово-промышленного общества. 1909 г.

Еще в 1906—1907 гг. КТПО построило в Ковше новый пирс на сваях. Об этом свидетельствует Г. А. Крамаренко, побывавший на полуострове с целью обследования его рыбных богатств и определения возможных путей развития камчатской рыбной промышленности. 3 июля 1907 г. пароход, на котором он прибыл, «отдал якорь у Петропавловска, ошвартовавшись к вновь устроенной удобной пристани».

В своем проекте экономического оживления Камчатки в качестве мер для привлечения сюда отечественного капитала и населения Крамаренко предлагал построить железную дорогу от западного побережья полуострова до Петропавловска и мол в Усть-Камчатске, который мог облегчить стоянку судов: «Факт тот, что Камчатка рыбой колоссально богата, а рынки для этого продукта обеспечены. Поэтому необходимо обратить внимание на возможность соединения всех речек западного побережья между собою железнодорожной линией с выходом последней в Петропавловский порт. Без сомнения, если бы такой проект оказался бы осуществимым с технической стороны, то Камчатка заняла бы наивыгоднейшее в мире значение в рыбном промысле. Протяжение этого железнодорожного пути 500—700 верст, и тогда все невыгоды упомянутого района сами собой исчезнут; побережье быстро заселилось бы и могло бы иметь прекрасные заработки от промысла. Петропавловский порт, имея за собою девятимесячную навигацию, превратился бы в живой коммерческий порт».

Схожее мнение в 1908 г. высказывал и П. Ф. Унтербергер: «Прекрасная гавань… достаточно поместит большое количество глубоководных судов, имеет вполне обеспеченное сообщение с морем и доступна для навигации почти девять месяцев в году».

Если в 1896 г. на полуострове в аренде находились два промысловых участка, а в 1903 г. на торги их выставлялось всего восемь, то к 1907 г. число действовавших промыслов достигло 74. Улов рыбы по всем морским и речным участкам в 1907 г. составил 2 985, а в 1914 г. достиг 8 162 тыс. пудов.

Заметное увеличение грузооборота порта отмечается с 1908 г. Одновременно начал прирастать и городской бюджет. Если в 1908 г. он исчислялся всего в 1 783 руб. 67 коп., то спустя год — уже в 2 096 руб. 62 коп., то есть вырос на 17,5 %. Третью часть бюджета составили сборы за якорную стоянку с заходивших в Ковш судов: в 1908 г. — 635 руб. (35,6 %), в 1909 г. — 705 руб. (33,6 %).

К 1913 г., то есть через шесть лет, грузооборот возрос более чем в тринадцать раз, а количество доставленных в Петропавловск пассажиров увеличилось почти вшестеро. «Эти данные наиболее убедительно указывают на постепенное развитие жизни в крае», — свидетельствовал действительный статский советник Н. В. Мономахов, ставший в марте 1912 г. новым губернатором Камчатской области. В течение 1912 г. в пункты области прибыли 116 судов, из них 77, то есть 66,4 %, — под отечественным флагом. Наиболее посещаемым оказался областной центр — Петропавловск, — в который зашли 62 судна, то есть более половины их общего количества. Их государственная принадлежность распределилась следующим образом: Россия — 41, Норвегия — 12, Япония — 4, Китай — 4, США — 1. Повторное образование Камчатской области и развитие отечественной рыбной промышленности повлекли за собой рост грузоперевозок. С 1908 г. число заходов судов ДФ в Петропавловск росло год от года. Естественно, что рост грузооборота потребовал расширения портового хозяйства.

В 1909 г. на Камчатке работала экспедиция Управления водных путей Амурского бассейна. Экспедиционный пароход «Владивосток» встал к пристани КТПО. «Приходящие в порт суда, как военные, так и коммерческие, швартуются обычно непосредственно к свайной пристани, построенной в Петропавловском Ковше КТПО, где разгружаются, принимают запасы угля, склады которого находятся

возле пристани на берегу, и который подвозится вдоль пристани по легкому железнодорожному пути (декавильке) на вагонетках; пополняют в случае надобности запасы воды, для чего по пристани устроен трубопровод, подающий воду из ключей, текущих с Петровской горы, у подножия которой находится город».

Губернатор В. В. Перфильев весьма низко оценивал деятельность КТПО, длительное время бывшего монопольным пользователем богатств полуострова. Видимо, его мнение сыграло определенную роль в том, что главенствующую роль в развитии портового хозяйства в Петропавловске отныне стал играть ДФ. В 1911—1912 гг. его интересы здесь представлял агент коллежский асессор В. Ю. Медзыховский.

Имевшееся в порту причальное и складское хозяйство, ранее принадлежавшее КТПО, перешло в ведение агентства ДФ. Доверенный КТПО передал Медзыховскому деревянную пристань на сваях длиной 327 и шириной 20 футов, построенную из американского хвойного леса. Ее настил был образован тремя рядами досок шириной в два дюйма (дюйм равен 25,4 мм) общей толщиной десять дюймов. Пристань находилась в северной части Ковша. По ней и по прилегающей территории проходила узкоколейка длиной 512 футов, по которой перемещались четыре двухосные платформы-вагонетки. К пристани был подведен водопровод. На переданной ДФ территории находились следующие сооружения: пакгауз из брусьев, обшитый деревом, пакгауз без фундамента, сарай для катера и развалины бывшего деревянного склада. Кроме этого, агентству флота достались шесть якорей и сходня для парохода.

18 июля 1911 г. Медзыховский обратился к председателю комиссии «по отводу земельных участков в г. Петропавловске» с прошением о предоставлении ему земельных участков. В свою очередь, 20 августа 1911 г. комиссия направила губернатору Перфильеву просьбу об отводе ДФ участка «длиной не менее 300 футов с одной стороны на расстоянии 785 футов от основания кошки, а с другой стороны — 455 футов от ее конца, иначе говоря, в 100 футах от памятника “Слава”...» Перфильев увеличил расстояние от планируемых к постройке сооружений до монумента: «Применительно к отводу участка для устройства пристани с наружной стороны кошки препятствий не встречаю, но не ближе двадцати саженей (42,6 м. — *С. Г.*) от памятника “Славы”, дабы не портить вид последнего». Медзыховскому предписали возводить строения таким образом, чтобы не закрывать «Славу» сооружениями и стоящими у пристани пароходами. Как известно, этот символ мужества защитников города в 1854 г. удовлетворял и более приземленные потребности: «Памятник ныне служит створным знаком входящим в порт судам и поэтому должен быть всегда открыт для этой цели, что будет невыполнимо при постройке проектируемой пристани...» Так часть намеченных Медзыховским планов осталась не реализованной. Но в результате его усилий ДФ обзавелся для обустройства своего хозяйства участком, располагавшимся у основания кошки: отныне порт перешагнул свою традиционную территорию, ранее ограничивавшуюся северной частью Ковша.

Летом 1911 г. в Петропавловске побывал журналист и путешественник Б. К. Подгурский (Борис Горовский). Вот его впечатления об увиденном: «Подход к самому городу закрыт песчаной косой, тянущейся поперек бухты, не доходя до противоположного берега сажен на десять. Несколько жутко становится, когда пароход проходит между косой и берегом, проходит совершенно вплотную. За косой открывается небольшая гавань, называемая Ковшом, в которой построена деревянная пристань. Ковш имеет глубину в пять сажен, но затопленные на дне его две старые японские шхуны сильно стесняют движение судов. О дне Петропавловского Ковша один англичанин писал, что там грунт — обломки дерева и битое стекло».

В 1912 г. В. Ю. Медзыховский составил план новой эстакадной пристани *Г*-образной формы, получившей название «Глаголь» (от соответствующей буквы старославянского алфавита). Изображенная на нем пристань прилепилась своим основанием к небольшому мыску, находившемуся в северной части Ковша, хорошо заметному еще на ранних планах Петропавловской гавани. Когда-то во времена штурмана Елагина здесь стоял «магазейн» Второй Камчатской экспедиции. Неподалеку от пристани размещалось агентство ДФ.

Деятельность агентства получила поддержку правительства. В 1912 г. у камчатских берегов работала экспедиция Управления портовых изысканий Тихого океана, снаряженная Отделом портов МТиП. Ее возглавлял заведующий портовыми изысканиями в Тихом океане инженер путей сообщения Г. Л. Фаерман. В этом сезоне экспедиция выполнила только промерно-съемочные работы. В следующем году исследования продолжились. Одновременно решили упорядочить взаимоотношения между основными пользователями акватории Ковша и прилежащей к ней территории: ДФ и Морским министерством. 11 июля 1913 г. Отдел торговых портов выдал предписание № 6593, которым указал Фаерману «представить более подробные данные о месте расположения и размерах прибрежной полосы Петропавловской гавани» в связи с предстоящим решением вопроса о переходе ее в ведение МТиП. 25

июля 1913 г. император Николай II утвердил решение Совета Министров о передаче МТиП полномочий по распределению береговой полосы Петропавловска между ним и Морским министерством.

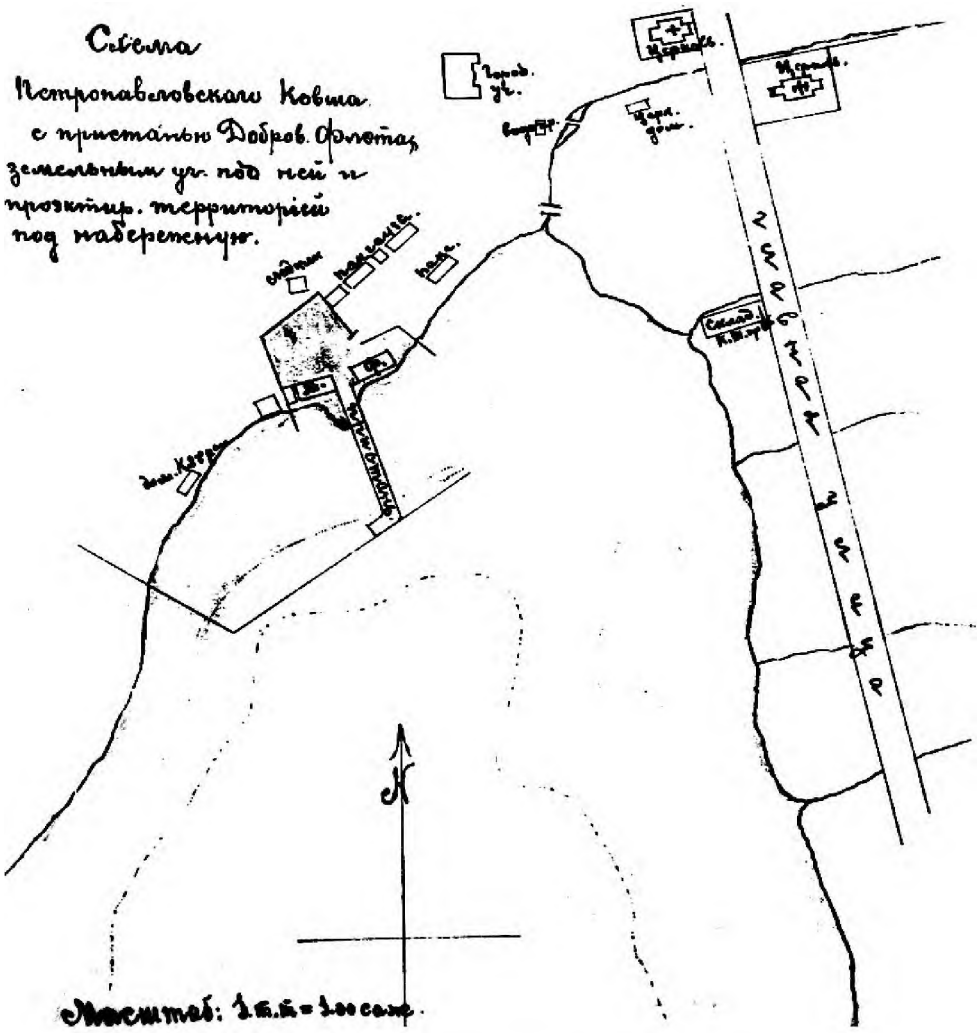


Схема Ковша Петропавловского порта, 1912 г.

21 августа 1913 г. Г. Л. Фаерман отчитывался о проделанной работе. По его словам, «из имеющихся в настоящее время трех участков для причала и складов один у мыса Сигнальный (размерами 100 на 50 сажень) находится в распоряжении Морского министерства, а двумя пользуется торговое мореходство (участки на кошке и в северной части Ковша у пристани ДФ. — *С. Г.*), причем из двух последних только один оборудован пристанью. Несомненно, что в ближайшем будущем потребуется улучшить условия стоянки и производства грузовых операций как в Ковше, так и во внешней гавани, главным образом у "Косы". Поэтому для нужд торгового мореплавания необходимо передать в ведение Министерства торговли и промышленности береговую полосу внутренней гавани (Ковша) около семисот погонных сажень, косу — 220 погонных сажень и часть восточного берега — 550 погонных сажен… Морскому же ведомству желательно предоставить западный берег Внешней гавани, то есть береговую полосу длиной 250 сажень к северу от мыса Сигнального…»

По мнению Фаермана, было бы желательно передать МТиП участки ДФ, кошку и береговую полосу шириной 20 и длиной 1 200 саженей во внутренней и внешней гаванях. Морскому министерству следовало оставить существовавшую территорию, присоединив к ней 100 саженей берега к северу.

С началом навигации 1914 г. в Петропавловске заработал новый агент ДФ В. Маковский. 19 мая 1914 г. он сообщил управляющему делами ДФ о своих планах и уже ведущихся работах: «Я надеюсь, что со стороны… администрации области будет сделано все возможное для увеличения площадей, отрезаемых Добровольному флоту. Мне бы очень хотелось убедиться в Вашем сочувствии моему предложению: построить два пакгауза — один в конце кошки, другой — у пристани. Между прочим, засыпаемая мною теперь площадь с левой стороны пристани, после окончания этой работы позволит построить не самостоятельный пакгауз, а большой закрытый навес, внутренностью которого будет наружная стена металлического пакгауза. В будущем, если потребуется еще расширить помещения, возможна такая же

пристройка с правой стороны пакгауза. Я не имею возможности пока определить, хватит ли мне ассигнованных 500 рублей на ремонт пристани для окончания работ по ее засыпке и по снесению горы для увеличения угольного места. Закончить начатую работу теперь же необходимо, так как плохо закрепленный берег может легко быть смыт приливами и отливами. Поэтому и прошу Вас разрешить мне произвести нужные расходы без предварительного составления сметы. Расходы эти не превысят 1 000 рублей».

Маковский предлагал вместо расширения пристани построить во Владивостоке три понтона по чертежам, полученным от рыбопромышленника А. Г. Дембби, который заказал их для своего рыбоконсервного завода в Усть-Камчатске. Собрать понтоны можно было на месте в Петропавловске.

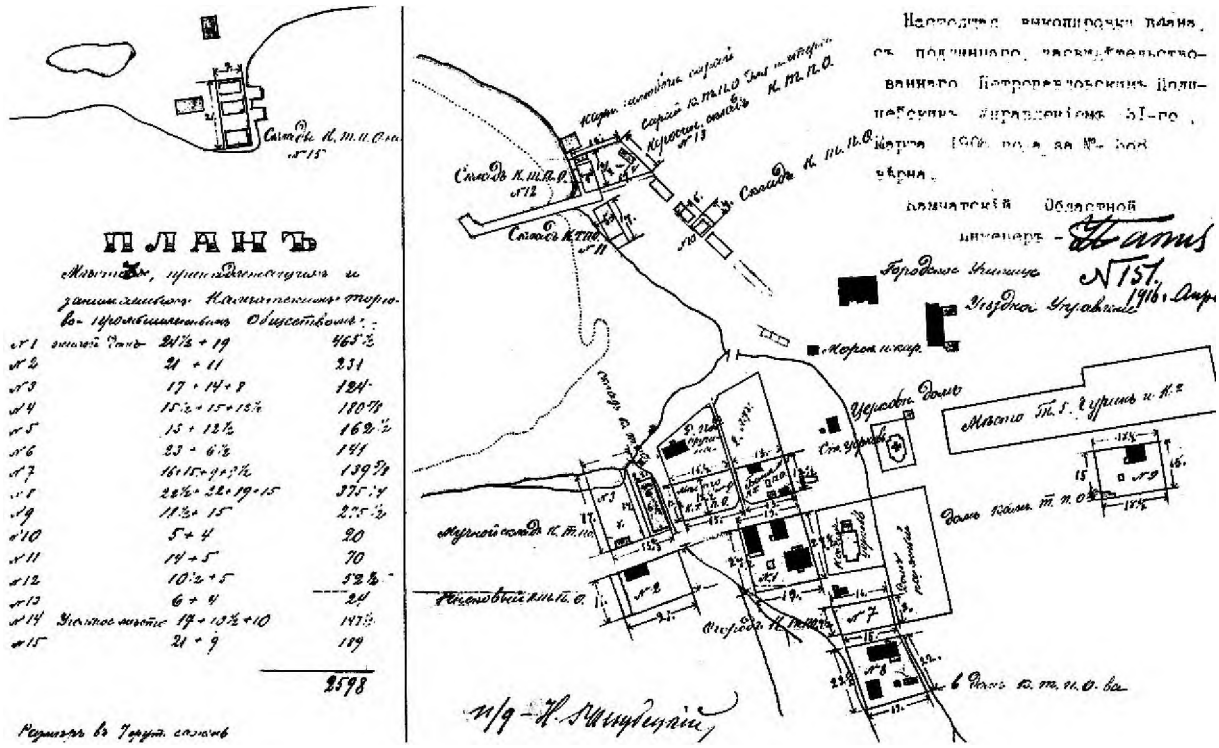
Развитие торговых портов на русском Дальнем Востоке шло крайне медленно. В 1912 г. Государственная Дума приняла, а Государственный Совет утвердил программу строительства портов стоимостью 90 млн руб. В 1913 г. был разработан проект расширения Владивостокского коммерческого порта. С началом Первой мировой войны (1914—1918 гг.) программа дальневосточного портостроительства была пересмотрена с учетом возросших перевозок военных грузов. Их значительная часть из Японии и США следовала в европейскую Россию через Владивостокский коммерческий порт и далее по железной дороге. Это нашло отражение в программе работ во Владивостоке, начавшихся в 1914—1915 гг. В годы войны получил некоторое развитие порт в Николаевске-на-Амуре. В нем построили два специальных причала. Через них проходила рыбная продукция для нужд армии, заготовленная на Камчатке и охотском побережье.

Пристань Добровольного флота, 1915 г.

В 1915 г. в Петропавловске, традиционно тяготевшем к Владивостоку, завершились необходимые изыскания, и был разработан проект устройства порта. Но «затруднительность финансового положения государства, обусловленная военными обстоятельствами, лишила возможности МТиП осуществить намеченное к постройке сооружение в Петропавловской гавани». Был возведен лишь новый деревянный эстакадный пирс свайной конструкции, принадлежавший ДФ. В этом году камчатский губернатор Н. В. Мономахов докладывал приамурскому генерал-губернатору о том, что «грузооборот Петропавловска, с каждым годом повышаясь, достиг по привозу и вывозу 800 000 руб.». В этом году сообщение с Владивостоком и камчатским побережьем поддерживалось при помощи пароходов ДФ, «предоставленного в 1915 г. в распоряжение губернатора парохода, а также приходящих для охраны побережья от хищников военных судов». Но несмотря на увеличение грузооборота порт по-прежнему оставался в стороне от основных морских дорог.

В 1917 г. интересы ДФ в Петропавловске представлял Н. Д. Голубецкий. Действовавшая в Петропавловске на мысе Сигнальном пристань Морского ведомства, через которую снабжались углем охранные суда и военные транспорты, обветшала и требовала замены. Летом 1917 г. работавший в Петропавловске при канцелярии областного правления техник И. Е. Ларин выполнил расчет стоимости постройки новой пристани. 4 июля 1917 г. подлинник этого документа был передан на транспорт «Якут» для доставки во Владивосток. Новая пристань должна была иметь бетонный устой, деревянное верхнее

строение и настил из пятидесяти 2,5-дюймовых досок. Для его изготовления требовались 34 бочки цемента, сотня досок длиной по три сажени, деревянные балки и бруски и два пуда шести- и семидюймовых гвоздей. «А всего стоимость пристани с материалами и работой… 2 514 руб. 90 коп.». Но обновить пристань в этом году не удалось: наступившее лихолетье гражданского противостояния заставило отложить работы до лучших времен. Самого И. Е. Ларина призвали в армию и отправили во Владивосток. Позже он сыграл видную роль в советизации полуострова, став одним из его руководителей.



План Петропавловского порта. Апрель 1916 г.

Бушевавшие осенью 1917 г. штормы сильно повредили портовскую кошку, а осенью 1918 г. ее «совсем прорвало». Это грозило полным уничтожением уникального природного мола и утратой гаванью репутации абсолютно безопасного места отстоя судов. Средства на восстановление кошки нашлись летом 1919 г.

Петропавловская пристань. 1915 г.

Портовое хозяйство находилось под контролем местной администрации, на протяжении 1917—1922 гг. неоднократно менявшей политическую окраску. 2 мая 1918 г. Петропавловский городской Совет определил порядок встречи первого парохода открывавшейся навигации. Принимать его должны были председатель Совета, его заместитель, врач, заведующий таможенной заставой, заведующий милицией со старшим и двумя рядовыми милиционерами. 26 мая 1918 г. Совет просил «хозяина теса на угольной

площадке Морского ведомства убрать таковой» и обращался к горожанам с требованием «не разводить там огня и не ходить без дела».

1 декабря 1918 г. агентство извещало клиентуру о том, что «в целях скорейшей разгрузки парохода "Симферополь" обязательная выдача грузов во время стоянки парохода будет производиться лишь по тем коносаментам, кои содержат в себе грузы, боящиеся мороза. Все же остальные грузы будут выдаваться во время стоянки судна исключительно лишь в тех случаях, когда в выдаче таковых у агентства появится крайняя необходимость в целях разгрузки складочных помещений. Выдача пассажирских билетов будет производиться 6—7 декабря и в день отхода парохода за три часа. Прием багажа и грузов, подлежащих отправке, будет производиться на складе агентства не ранее, как по окончании разгрузки парохода».

Пароходы возле портовской кошки, 1917 г.

Служащие агентства ДФ Н. Д. Голубецкий и В. И. Артюхин занимали в городе заметное положение. Так, Н. Д. Голубецкий в 1919 г. являлся городским головой (по современному — градоначальником). В начале января 1919 г. Петропавловская городская Дума, выслушав его доклад об установлении налогов на начавшийся год, постановила ввести в числе прочих следующие сборы:

— со всех грузов, за исключением рыбных, проходящих через пристань ДФ, — в размере 1 коп. за пуд;

— с рыбных грузов за городские складочные места и причалы — по 10 коп. с пуда;

— за воду, отпускаемую коммерческим пароходам, — по 30 коп. за тонну.

Летом воду можно было подавать на причал в количестве до 185 т в сутки без ущерба для жителей города, при установлении для них дневной нормы в 15 литров на человека. Город снабжался питьевой водой из пяти ключей, которые, по наблюдениям областного инженера, суммарно давали в сутки около 214 т.

На следующем заседании Дума утвердила приходную смету городских доходов в размере 26 600 руб. В нее входили ожидаемые сборы с моторов и шаланд (450 руб.), плата за ввозимые и вывозимые грузы (1 500 руб.), плата за вывозимые рыбные грузы (4 000 руб.), сборы за воду (500 руб.) и с пароходов за пользование городским водным местом для стоянки (600 руб.). Таким образом, мероприятия, связанные с работой порта, вносили в городскую казну 26,5 % всех ее поступлений.

В июле 1919 г. в Петропавловск пришла телеграмма с известием о том, что Совет Министров правительства А. В. Колчака выделил в распоряжение МТиП 200 000 руб. на укрепление волнолома в Петропавловской гавани. Под волноломом подразумевалась портовская кошка, размытая осенними штормами 1917 и 1918 гг. В результате во время приливов она заливалась, а «те, кого это касается, не хотят приступить к исправлению». Работы «по исправлению» кошки начались 15 июля. К осени 1919 г. здесь сделали каменную наброску, предотвращавшую ее разрушение волнами и течением.

19 августа 1919 г. состоялись очередные выборы в городскую Думу. В число ее гласных на срок до 1 января 1923 г. вновь прошли оба сотрудника агентства ДФ: Н. Д. Голубецкий и В. И. Артюхин. А 7 сентября Голубецкого вторично избрали городским головой.

В конце 1919 г. порт собирался покинуть последний пароход завершавшейся навигации. 10 декабря агентство ДФ просило клиентов незамедлительно получить грузы, боящиеся мороза, так как нехватка теплых помещений для их хранения «вынуждает агентство складывать их в холодный пакгауз и на улице, где груз рискует подвергнуться порче от замерзания».

12 декабря 1919 г. агентство решило отремонтировать причал. Кроме того, оно нуждалось в персонале для наблюдения за ним в зимнее время. «Для зимней работы на пристани ДФ требуются

четыре человека рабочих. Работа представляется на три с половиной месяца. С предложениями просят обращаться до 15 декабря».

Постоянных грузчиков порт в это время по-прежнему не имел. Их нанимали при возникновении в этом необходимости. Наем и условия труда регулировал организовавшийся в городе в 1917 г. Трудовой союз служащих и рабочих. В смутный период гражданского противостояния, характеризовавшийся обесцениванием денег, грузчики предпочитали получать за работу «натурой». 9 августа 1920 г. облисполком рассмотрел заявление представителя грузовой артели Шерстенина о выдаче артельным за разгрузку парохода «Ставрополь» вместо денег пятидесяти пудов муки, десяти пудов гречневой крупы, пшена или риса и одного куля сахара. Просьбу решили удовлетворить.

16 мая 1921 г., в преддверии начинающегося навигационного периода, Трудовой союз служащих и рабочих зарегистрировал «Первую Петропавловскую трудовую артель», намеревавшуюся заниматься различными сдельными и поденными работами. В их число входила и разгрузка пароходов. Услуги по выемке из трюмов грузов и доставке их в пакгаузы оценивались в 15, а за переброску грузов с пристани в пакгаузы — в 10 коп. с пуда.

Не было в порту и никаких сооружений для приема и утилизации продуктов жизнедеятельности экипажей судов и кораблей. Из-за этого в 1921 г. в Ковше впервые наблюдалось событие, которое мы сейчас назвали бы «экологическим происшествием». 19 мая 1921 г. представители городской Думы, морского ведомства, городской голова и начальник народной охраны составили акт о том, что зимовавшие в Петропавловске вспомогательные корабли японского ВМФ «Ивами» и «Канто» сбрасывали шлак и мусор под лед, а после его вскрытия — в воду. Кроме этого, часть шлака «Канто» вывалил на суше, «чем сделал берег Ковша непроходимым». Далее в акте говорилось о том, что подобные стоянки, которые «не считаются с общегосударственными интересами», засоряют бухту, делая этим небезопасным вход в нее судов. Отравление воды нечистотами также препятствовало заходу в Ковш сельди, что отражалось на благосостоянии горожан.

Местные власти обратились в японское консульство, прося дать командирам кораблей распоряжение об уборке шлака в место, указанное городским самоуправлением, а также с тем, «чтобы в будущем шлак, мусор и нечистоты не выбрасывались в бухту, а вывозились на берег и там уничтожались, так как отбросы, выброшенные приливом на берег, подвергаются гниению, заражая воздух».

Японский крейсер на зимовке в Петропавловском Ковше, 1921 г.

5 июня консул сообщил о передаче обращения. Командиры японских кораблей ответили, что загрязнение территории порта стало следствием отсутствия портовых правил и какого-либо специального оборудования. «Требования, изложенные в означенном письме, считаются несправедливыми, если только не существуют правила о порте Петропавловска, центральным правительством и на основании международных обычаев установленные, и не установлены сооружения и порядок, дабы прибывающие военные суда могли надлежаще соблюдать таковые правила и пользоваться соответствующими удобствами».

В 1922 г., в связи с резким сокращением активности ДФ, его агентство в Петропавловске закрылось. Имущество флота перешло к частным фирмам: 5 февраля газета «Камчатский листок» сообщила, что в

«бывшем управлении Добровольного флота» открылся магазин японо-русского акционерного общества. 12 февраля исполнявший обязанности агента флота В. И. Артюхин известил заинтересованных лиц о том, что передает все дела новому городскому голове Е. А. Колмакову «за выездом моим во Владивосток депутатом в Приамурское Народное собрание».

Теперь объявления о прибытии и уходе судов, а также об условиях отправки на них людей и грузов вместо представителей ДФ давали областные власти или служащие частных компаний. Одновременно из местной газеты исчезло упоминание о принадлежности пристани в Ковше ДФ. Так, 16 мая 1922 г. командир японского военного транспорта «Канто» перед возвращением на родину устроил для жителей города прощальный обед. Приглашенных на него доставляли на корабль с сооружения, именовавшегося «пристанью японского торгового дома "Нихон-Моохи"». А 16 августа 1922 г. особоуполномоченный Временного Приамурского правительства в Охотско-Камчатском крае Х. П. Бирич объявил экипажу канонерской лодки «Магнит» благодарность «за распорядительность, находчивость и самоотверженную деятельность, проявленную им во время тушения пожара, происшедшего в ночь на 11 августа у пристани фирмы "Кикучи" на одной из шаланд».

Лишь 7 ноября 1922 г., уже после ухода из Петропавловска белой администрации и войск, впервые за продолжительный период появляется упоминание об истинном владельце пристани: «У пристани Добровольного флота выловлено около десяти берданок без затворов. Предполагают, что берданки были выброшены отъезжающими солдатами на пароходе "Сишан"».

В течение 1917—1922 гг. на Камчатке многократно менялись правящие политические режимы. Лишь в ноябре 1922 г., после занятия Петропавловска красными партизанами, в нем установилась советская власть. Грузооборот порта за период гражданского противостояния характеризовался сокращением количества как ввозимых, так и вывозимых грузов. Причиной этого стало нарушение регулярного пароходного сообщения Камчатки с метрополией. Так, в 1921 г. суда ДФ выполнили на Камчатку лишь шесть рейсов, а в 1922 г. — всего два. Если в 1917 г. в Петропавловск было доставлено 2 719, а вывезено 1 206 т, то в 1921 г. — привезено всего 958, а вывезено — 92,6 т.

20 мая 1923 г. начальник советской губернской милиции Н. П. Фролов объявил новый порядок встречи судов: «1) Все прибывающие в порт Петропавловска пароходы и шхуны принимаются администрацией. 2) Никто из граждан гор. Петропавловска не должен до приема таковой иметь сношение с прибывающими в порт пароходами, шхунами и их пассажирами. 3) Со всех пароходов и шхун, не подходящих к пристани, граждане, имеющие на них грузы для Петропавловска, должны выгружать таковые на пристани Добровольного флота. 4) Лица, желающие выгружать в другом месте, должны иметь на это разрешение милиции. 5) Все катера и шлюпки, отходящие от парохода и шхун, должны приставать только к пристани. 6) В ночное время шлюпкам приставать к пароходам воспрещается. 7) Виновные в нарушении настоящего объявления подвергаются наказанию в административном порядке, штрафу до трехсот рублей или принудительным работам до трех месяцев».

Летом 1923 г. в Петропавловске возобновилась прерванная гражданским противостоянием работа агентства ДФ, которое теперь возглавил капитан дальнего плавания В. М. Андржеевский. Одним из первых его шагов стало обращение ко всем учреждениям и частным лицам с предложением вернуть находившееся у них имущество флота. Так 6 июня 1923 г. на Камчатке началась реализация постановления СНК РСФСР «О возобновлении деятельности Добровольного флота», вступившего в силу еще 11 января 1922 г.

В 1923 г. суда ДФ совершали плавания на Камчатку не самостоятельно, а находясь во фрахте различных организаций и частных промышленников. Агентство флота не могло распоряжаться их движением. Со 2 июля «впредь до нового оповещения» оно отказывалось от агентирования, приема грузов с пароходов для выдачи их адресатам, получения грузов для размещения их на пароходах и от «участия и содействия всем учреждениям, лицам и предприятиям, заинтересованным в морских перевозках грузов и пассажиров».

Грузооборот порта начал постепенно расти. Это было связано с восстановлением движения судов ДФ и с началом работы на Камчатке первых государственных организаций: вначале Центросоюза, затем Госторга и Охотско-Камчатского акционерного рыбопромышленного общества (ОКАРО). «Справочник по Дальневосточному краю на 1927 г.» оценивал количество прошедшего в 1923 г. через Петропавловск груза в 3 912 т. Справочник характеризовал порт следующими словами: «…расположен на Камчатке при гавани того же названия, составляющей часть Авачинской губы. Авачинская губа не замерзает целый год, а Петропавловская гавань, так называемый "Ковш", покрыта льдами с октября по май. Неудобство порта — его постоянные туманы». Вывезли из порта всего 194,2 т. Резкая сезонность его деятельности характеризовалась двумя максимумами ввоза грузов: примерно три четверти их количества приходилось на период весенней навигации — май и июнь, еще один пик — примерно одна пятая часть —

соответствовал осенней навигации. Соотношение ввоза и вывоза превышало 20 : 1. В последующие годы оно существенно снизилось, но всегда оставалось характерной чертой порта.

Петропавловский Ковш. На рейде стоят японские миноносцы. 1923 г.

По данным прошедшей 21 октября 1923 г. переписи населения Петропавловска, в нем проживали 1 213 чел. Среди 823 взрослых горожан насчитывались 547 мужчин и 285 женщин, причем 12 % из них были неграмотными. Основную массу жителей составляли славяне (русские, украинцы и белорусы) — 899 чел., то есть 74,1 %. Камчадалов и других северных народностей было 101 чел. (8,3 %), восточных народов: китайцев, корейцев и японцев — 149 чел. (12,3 %). В городе жили восемь прибалтов, один американец и даже один сириец.

Намечавшееся развитие экономики Камчатки требовало упорядочения работы порта и морского транспорта. 8 августа 1924 г. в Петропавловске при губернском революционном комитете прошло совещание по портоустройству. В качестве представителя ДФ — основного снабженца Камчатки — присутствовал В. М. Андржеевский. Совещание признало, что, «не останавливаясь на… отдаленности от правящих центров, суровости Охотско-Камчатских местных условий, бедноты, некультурности и пассивности аборигенов, приходится отметить основополагающую, коренную причину такого печального положения — совершенное отсутствие средств сообщения и регулярной, планомерной, всяческой связи». Наиболее подходящим местом для размещения порта совещание признало Петропавловский Ковш, единственным крупным недостатком которого считались плотные туманы, державшиеся весной и в начале лета, а также штормовые погоды осенью и в начале зимы.

Совещание постановило «признать… организацию Петропавловского портоустройства и портоуправления настоятельною государственной необходимостью, не терпящей дальнейшего отлагательства». В Петропавловске требовалось незамедлительно ввести в действие «Положение о портовом управлении СССР». До определения разряда порта, его компетенции и границ он приписывался к Владивостокскому порту, «как экономически тяготеющий только к Владивостоку».

В 1924—1925 гг. Петропавловск посетило 51 судно. В середине 1924 г. порт по-прежнему имел две пристани: «. одна маленькая на низменно-песчаной галечной площадке оконечности Сигнального полуострова, на один трюм судна, с глубиной в настоящее время у головы — 14, а при имеющихся понтонах на плавучих железных бочках — до 17 футов, и во внутренней гавани в углу Ковша только одна пристань Глаголь на один трюм судна с глубиной тоже 18—23 фута в большую воду». К последней, уже порядком обветшавшей, из ближайшего ключа был проведен трубопровод, по которому самотеком в количестве до 20 т в час поступала вода. По пристани проходила узкоколейка, соединявшая ее с пакгаузами. Пристань и несколько грузовых площадок находились в ведении агентства ДФ. На территории порта располагались два деревянных пакгауза, обшитые волнистым оцинкованным железом, занятые грузами ДФ и иностранных компаний. Часть пакгаузов оставалась пустой. Никаких приспособлений для механизации погрузо-разгрузочных работ порт не имел. В нем не было даже кнехтов и тумб, отсутствовали собственные плавсредства. Техническое состояние имевшихся сооружений и приспособлений было крайне плохим. «Портового катера для приема судов и обслуживания нужд порта и даже свода международных сигналов ни в порту, ни на маяке нет. Нет

никакого — ни технического, ни механического, ни складопогрузочного — оборудования, так же, как и освещения… Возможностей снабжения, кроме воды и, временами, рыбы, никаких более; судоремонтных возможностей тоже никаких».

Неотложные мероприятия, которые следовало выполнить в ближайшее время, могли быть сведены к постройке двух-трех новых причалов, окраске выгоревших от солнца и дождя навигационных створов, установке береговых швартовых креплений и ремонту каменной наброски на кошке. Последняя, выполненная в 1919 г., без присмотра размывалась и разрушалась в средней части. Часть камней растащили местные жители. Разрушение наброски угрожало кошке размывом от волн и течений и могло стать причиной заноса Ковша грунтом.

Самостоятельного портоуправления в Петропавловске пока не было. В июле 1924 г. губревком возложил заведование им на управляющего таможней А. А. Зимина, который в единственном числе и представлял собой всю портовую администрацию. В перспективе требовалось «обусловить непременную местную портовую самостоятельность, независимость и подведомственность только Центральному управлению морского транспорта Народного комиссариата путей сообщения».

18 июля 1924 г. правительство СССР — Совнарком (СНК) приняло решение о ликвидации раздробленности в работе морского флота страны и о создании единого акционерного общества «Советский торговый флот (Совторгфлот, СТФ)». Отныне на базе Дальневосточного управления ДФ создавалась Главная Дальневосточная контора СТФ, начавшая действовать 1 октября 1924 г.

В 1925 г. в порту был построен деревянный склад площадью 1 362 кв. м, обшитый железом. В самом конце года, 16 декабря, губревком обратился к Владивостокскому порту с просьбой «ускорить организацию в Петропавловске портового управления». Тогда же он принял во внимание ходатайство агента СТФ о расширении подведомственной ему территории, решив считать «принципиально возможным отвести просимую под порт территорию без ограничения прав местного населения пользования водами». Фактический отвод земли следовало произвести лишь после учреждения портового управления и «установления действительной необходимости в этой территории».

Посадка на пароход, 1925 г.

1 января 1926 г. изменилось территориальное деление Дальнего Востока: был образован Дальневосточный край, в состав которого вошел Камчатский округ. Окружная плановая комиссия приступила к изучению источников, которые могли бы послужить делу экономического развития территории (кроме рыбной промышленности). Ими были признаны местное хозяйство и обработка природных ресурсов. Долгожданное портоуправление в Петропавловске появилось с началом навигации 1926 г. 27 апреля 1926 г. приказом уполномоченного Народного комиссариата путей сообщения и начальника Владивостокского торгового порта капитаном «Петропавловского-на-Камчатке приписного к Владивостоку порта» был назначен С. А. Пестов. Тогда же В. М. Андржеевского на посту агента СТФ сменил К. М. Бендриков.

Уже 6 мая Пестов созвал «междуведомственное совещание для выяснения некоторых деталей о работе заинтересованных учреждений в связи с открытием в Петропавловске приписного пункта, а

главное — для выделения территории для нужд порта, как необходимой для его работы и развития». Он настаивал на передаче порту новых земельных участков, для чего требовал создать комиссию из представителей заинтересованных ведомств. К порту следовало приписать все имевшиеся в Петропавловске и окрестностях плавсредства, дабы упорядочить их эксплуатацию, а также «ввиду отсутствия… удобных складочных помещений и причалов… просить Владивостокский порт произвести постройку таковых…»

14 мая 1926 г. в порту в соответствии с правилами, утвержденными декретом СНК от 20 мая 1921 г., была заведена книга приписки судов. Первую запись в нее внесли 14 июня 1926 г.: в этот день зарегистрировали принадлежавший А. А. Ильину моторный вельбот длиной 31,5 фута и грузоподъемностью 4,25 т, построенный в 1924 г. в США. Всего за 1926 г. в книгу занесли 62 маломерных плавсредства. Их построили, в основном, в Японии, некоторые — на месте, в Петропавловске.

18 мая 1926 г. издано первое «Обязательное постановление по Петропавловскому-на-Камчатке приписному пункту». Оно устанавливало порядок захода судов в порт, постановки на якорь, проведения грузовых работ. Постановление запрещало установку сетей, ловлю рыбы на фарватере «и вообще вблизи причалов». Стоянка частных шлюпок и катеров разрешалась только вдоль северо-восточного берега Ковша и на внутренней стороне кошки. Нарушителей ожидал штраф в размере 100 руб., представлявших в то время довольно крупную сумму.

25 августа 1926 г. на основании постановления Совета Труда и Обороны — органа СНК СССР — № 319 от 5 декабря 1922 г., утвердившего «Положение о совещании по портовым делам», при окрревкоме собралось организационное совещание по портостроительству. В его состав вошли руководители заинтересованных учреждений, представитель Окрплана, заведующий отделом местного хозяйства и член окрревкома.

Результатом обращений Пестова стало образование при окрревкоме в июле 1926 г. комиссии по отводу территории порта. Вскоре горсовет Петропавловска решил выделить ему весь городской берег протяженностью восемь верст от северного мыса бухты Раковой до Сероглазки, «не оставив за городом ни одной сажени свободной городской береговой территории, и этим лишил жителей города доступа к воде». Это вызвало многочисленные протесты петропавловцев и заставило горсовет уже нового состава еще раз вернуться к решению вопроса в следующем году. 15 июля 1927 г. горсовет передал «половину Озерной кошки, ближайшей к сопке Никольской», порту вместе со складом Дальгосторга.

Петропавловский порт в 1926 г.

15 декабря 1927 г. окрревком подвел итоги навигации истекшего года, заключив, что пристань в Петропавловске пришла в ветхость, а имевшиеся в распоряжении агентства СТФ территория и склады совершенно недостаточны для растущего грузооборота. Владивостокскому порту рекомендовалось «принять меры к постройке новой пристани для парохода «невского» типа (на четыре трюма. — *С. Г.*), сроком не позднее прихода первого парохода весной 1928 г. СТФ и порту согласовать вопрос о территории для СТФ, учтя возможность расширения таковой за счет засыпки приливной и отливной площади».

В навигацию 1927 г. Петропавловское агентство СТФ заключило договоры на перевозку грузов с Трудовой артелью, объединявшей весь гужевой транспорт Петропавловска. Тариф составлял (в рублях за одну телегу грузоподъемностью двадцать пудов): от пристани по ул. Ленинской, еще недавно называвшейся Первой, до здания окрбюро (район сквера Свободы) — 1,65; по ул. Ленинской от

пристани в оба конца города и до склада Дальгосторга на Озерной кошке — 2,20; до радиостанции (район ул. Радиосвязи) или до конца Култучного озера — 3,00. За погрузо-разгрузочные работы агентство брало с клиентуры по 8 коп. с пуда, при этом уплачивая грузчикам лишь 2,5 коп., вызывая законное удивление последних, озадаченных вопросом: «Не слишком ли много остается СТФ?». Еще одним источником доходов порта было пятипроцентное отчисление с налога на грузы, которое окрревком постановил выплачивать ему на основании «Положения о местных финансах». За задержку при разгрузке в 1927 г. получатели платили порту суточный штраф в размере 2 руб. 67 коп. с тонны водоизмещения судна. Вода для судов отпускалась по 30 коп. за тонну без счетчика. Ее расход учитывал агент СТФ, «каковой и присылал счета, и сам по ним платил». 10 марта 1928 г. Петропавловский горсовет установил стоимость воды, отпускаемой трестом «Камчхоз» на суда, в размере 40 коп. за тонну для пароходов СТФ и по 60 коп. — для иностранных.

Ожидающие пароход на пристани. 1920-е гг.

Реконструкция пристани началась в декабре 1927 г. и завершилась весной 1928 г. 2 февраля 1928 г. Пестов извещал местные власти о медленном ходе работ из-за отсутствия квалифицированных рабочих и нужных строительных материалов. Власти отметили, что «хотя расширение пристани и производится, однако для более полного охвата нужд СТФ и окрревкома оно недостаточно». Они предполагали увязать дальнейшее развитие порта «с намечающимися перспективами работ по Камчатке». Под ними подразумевалась предстоящая деятельность созданного летом 1927 г. Акционерного Камчатского общества (АКО), которая с началом навигации 1928 г. ознаменовалась небывалым экономическим развитием полуострова и многократным ростом потоков пассажиров и грузов, следовавших сюда с материка и направлявшихся обратно.

В октябре 1928 г. правление АКО подвело итоги своего первого полноценного промыслового сезона. Одной из главных задач общества на ближайшее будущее признавалось приспособление Петропавловского порта к обслуживанию его судов. Отныне здесь параллельно с СТФ должны были начать работу транспортные и снабженческие подразделения АКО, а в перспективе порт должен был превратиться в базу промыслового флота общества.

В 1928 г. в порту была расширена существовавшая пристань (пирс), рядом с ней возведена новая, построены жилой дом и склад, отсыпана территория. Отсыпка завершилась как раз к моменту начала осенних штормов, чем предотвратила порчу грузов на территории СТФ. За 1928 г. через порт прошли 13 300 т грузов (доставлено 8 900, вывезено — 4 400) и 10 057 т угля (ввезено 5 057, вывезено 5 000). Общий грузооборот достиг 23 357 т, то есть в 2,25 раза превысил показатели 1927 г. В Петропавловск прибыли 1 229 и выехали 2 291 пассажиров. Доход порта за год составил 52 905 руб. 65 коп. Приведенные данные свидетельствуют о резком подъеме экономической жизни Камчатки, вызванной началом деятельности АКО. Наибольшее оживление в порту наблюдалось в разгар путины в июне 1928 г.: здесь одновременно собирались до семи пароходов.

Пристань после реконструкции

В 1928 г. штат порта включал пять человек: капитана, портового надзирателя, берегового матроса, техника и моториста. Для работ на рейде уже имелся моторный катер. Обязанности старшины катера выполнял капитан порта, чем отвлекался от прямых обязанностей. Это приводило к задержке оформления судов и их простоям. Главными недостатками в работе порта признавались плохая радиосвязь с судами, ведшаяся через городскую радиостанцию, и неудачный отвод территории, в результате которого обе пристани (на мысе Сигнальном и в Ковше) оказались отрезаны от остальной территории, что затрудняло работу в порту других организаций. В качестве выхода из сложившейся ситуации решили выделить свободную полосу вдоль пристаней, обеспечивавшую беспрепятственный доступ к ним всем заинтересованным.

С началом деятельности АКО Петропавловск окончательно превратился в экономический центр области. Делами общества здесь управляла его местная контора, которой руководил член правления АКО М. Д. Шеин. «Пятилетний план развития хозяйства АКО (1929—1933 гг.)», разрабатывавшийся обществом в конце 1928 г., предусматривал выделение средств на новое портостроительство и модернизацию имеющегося хозяйства.

Программа работ по расширению порта в конце 1920 — начале 1930-х гг. сводилась к выполнению ряда неотложных мероприятий, обеспечивавших создание минимума удобств по переработке грузов, количество которых к концу первой пятилетки (1929—1933 гг.) ориентировочно оценивалось в 100 000 т. («Пятилетками» называли пятилетние планы экономического и социального развития СССР, являвшиеся составной частью директивного централизованного планирования. Первая пятилетка началась в 1929 г., всего за годы существования СССР до 1991 г. было принято двенадцать пятилеток.)

Летом 1929 г. на Камчатку из Владивостока выехала экспедиция Управления портовых изысканий на Тихом океане Наркомата путей сообщения СССР. Ее результаты были использованы при подготовке материалов специальной Правительственной комиссии, возглавляемой А. В. Шотманом, работавшей в Петропавловске в сентябре 1929 г. Комиссия определила основные направления экономического развития Камчатки, в том числе и сооружение портовой базы в Петропавловске.

Пока писались грандиозные планы предстоящих преобразований, в порту шла неспешная работа по наведению порядка на его территории. В марте 1929 г. перенесли на другое место склад треста «Камчхоз», мешавший обработке грузов, на пятикилометровом расстоянии от порта построили радиостанцию, но в силу маломощности и постоянной загруженности она зачастую не обеспечивала устойчивой связи с судами в море.

16 апреля 1929 г. Петропавловское агентство СТФ объявило о предстоящем существенном расширении своей деятельности и о необходимости создания постоянного штата портовых рабочих. До этого местные операции СТФ не позволяли иметь в распоряжении агентства постоянную рабочую силу по погрузке и выгрузке пароходов. Работы велись случайными людьми или сборными артелями. С ростом экономической значимости Камчатки в целом и Петропавловска в частности настало время перейти на обеспечение рабочих твердым гарантированным заработком на весь сезон, чем сократить непроизводительные простои судов. Исходя из этого, агентство намечало набирать на навигационный сезон, длившийся с 20 апреля по 20 октября, семьдесят постоянных рабочих. Им предстояло заниматься выгрузкой и погрузкой на пароходы разных грузов, их сортировкой, навалкой на телеги и свалкой на

месте, перевеской. Требовалось подвозить грунт вагонетками и засыпать водное пространство Ковша для расширения портовой территории, ломать камень, грузить его на кунгасы и выбрасывать в воду у засыпаемого места, а также выполнять прочие хозяйственные работы. Каждому гарантировался месячный заработок не ниже 120 руб. (то есть по 5 руб. в день), причём перечисленные выше работы оплачивались сдельно. С рабочими заключался коллективный трудовой договор. Желающих просили обращаться в контору агентства с восьми часов утра.

А 27 апреля утром в порту на рабочего-китайца обрушилась глыба земли, причинив серьёзные травмы. Причина — несоблюдение правил техники безопасности. Виновник — техник, производитель работ, который «помимо работы в порту, он ещё набрал сверхурочных работ в таможне и СТФ в погоне за наживой» (в здании таможни в это время шёл большой ремонт, где трудилась артель плотников).

Летом 1929 г. началось сооружение типового склада, проект которого утвердили в Москве. На него отпустили 28 тыс. руб. Строили склад два десятка плотников во главе с десятником, приехавшие 4 июля из Владивостока на зафрахтованном пароходе «Хуаненг». Из-за задержки с доставкой материалов склад вступил в строй лишь в 1930 г.

В конце апреля 1929 г. правление АКО решило, что обслуживание пароходов в Петропавловске по-прежнему останется за СТФ. Но в связи с планировавшимся приобретением собственных судов признавалось необходимым создание при камчатской конторе АКО «транспортного эксплуатационного аппарата в целях удешевления стоимости переработки грузов». М. Д. Шеину предлагалось «разработать на основе опыта работы в 1928 и 1929 гг. структуру и штат технико-эксплуатационного аппарата в Петропавловске и представить на утверждение правлению с таким расчетом, чтобы организация дела была бы вполне закончена к концу навигации 1929 г.». Развитие рыбной промышленности привело к резкому росту грузопотока, адресованного АКО. Его значительная часть по-прежнему доставлялась судами СТФ и зафрахтованными иностранными пароходами. Но в 1929 г. АКО обзавелось собственными крупнотоннажными морскими судами. Их эксплуатировало специальное подразделение общества, в разное время именовавшееся «Морским отделом», «Морской конторой» или «Морским управлением».

3 мая 1930 г. АКО решило открыть свое морское агентство в Петропавловске. В начале 1931 г. утверждено «Положение о морском агентстве Морского управления АКО в Петропавловском порту». В соответствии с ним агентство считалось оперативным органом пароходно-эксплуатационного сектора Морского управления. Оно должно было обслуживать суда, оповещать клиентов об их прибытии, оформлять места швартовки, снабжать топливом, водой, составлять коносаменты и пассажирские сводки, продавать билеты, распоряжаться плавсредствами и причалами АКО, наблюдать за их исправностью и заведовать складом морагентства. Первым морским агентом общества в Петропавловске стал М. Дорошенко.

Работы по расширению портовой территории, 1929 г.

Так на ограниченной территории и акватории Петропавловского Ковша оказалась сосредоточена деятельность двух морских агентств различных ведомств — СТФ и АКО, выполнявших схожие функции и использовавших одни и те же сооружения. Это нередко приводило к возникновению между

ними различных споров и конфликтов. Подобные трения стали поводом к размышлениям о том, что предотвратить их можно только сосредоточением всех портовых операций в одних руках.

В 1931 г. старшим должностным лицом Петропавловского порта, официально именовавшимся «Главным агентом СТФ — начальником порта Петропавловска-на-Камчатке» был В. С. Колесниченко. 24 января 1931 г. он получил сообщение о том, что АКО упраздняет во Владивостоке все свое транспортное хозяйство и грузовые операции, передавая их в руки СТФ. Аналогичная передача должна была пройти и в Петропавловске. Таким образом, все погрузо-разгрузочные операции в портах концентрировались в руках Наркомата путей сообщения. Решение об этом СНК СССР принял 26 февраля 1930 г. АКО должно было передать агентству СТФ всех своих грузчиков с инвентарем к 1 мая 1931 г., то есть к открытию навигации. Дирекция АКО выступила категорически против этих проектов. Благодаря усилиям его директора-распорядителя Б. А. Гольдберга руководящие органы страны удалось убедить в нецелесообразности передачи транспортных судов АКО, но все грузовые операции все-таки перешли в руки СТФ. Ему же досталось и портовое имущество АКО во Владивостоке. Навигация 1931 г. показала, что это решение было ошибочным: программа завоза на Камчатку оказалась на грани срыва. Так, из намеченных СТФ на 1931 г. 37 срочных рейсов были выполнены 20, то есть всего 54 %. В конце 1931 г. АКО получило свое транспортное хозяйство назад.

В начале лета 1931 г. порт восстановил пакгауз, разрушенный буйством стихии в середине декабря 1930 г. Одновременно завершилось сооружение жилого барака для рабочих, рассчитанного на две сотни обитателей, ремонт и спуск на воду катеров и грузовых кунгасов, постройка двух специальных пристаней для кунгасов на восточном берегу Ковша. За успешную работу к 1 мая 1931 г. премии получили сорок отличившихся портовиков. Из их числа «как самые лучшие и проявившие себя не только ударниками, но и организаторскими производственниками» разными подарками были награждены: костюмами — Тау Чи Лян, Шмелев и Чжао Ки Эн, ботинками — Юй Зун И, Ваханин, Лиходько, сапогами — Антон Воронин, Ильин, Бисаров, Иващенко, отрезами на пошивку пальто — Ковальчук и Малышев. Дополнительным отпуском поощрены Шатерников и Кривенко, а грузчик Губский получил в качестве подарка гитару. За проявленную инициативу при оборудовании кузницы в мастерских порта костюмом был премирован бригадир кузнецов П. А. Полянин.

С 1929 г. повсеместно в СССР в практику работы предприятий и организаций стало внедряться «социалистическое соревнование», призванное интенсифицировать труд и увеличить его производительность, улучшить производственную дисциплину. Проводилось оно через партийные органы на местах, но при этом ему придавалась форма «инициативы снизу», то есть почина, исходившего от рабочего люда. Одной из первых форм социалистического соревнования явилось ударничество. Первые ударные бригады возникли еще летом 1926 г., а их массовая организация началась после опубликования в январе 1929 г. работы В. И. Ульянова-Ленина «Как нам организовать соревнование?» и проведения XVI Всесоюзной партийной конференции. В начале 1931 г. в стране зародилось и получило распространение движение хозрасчетных бригад.

Это движение не обошло и Петропавловск. В феврале 1931 г. в порту создана «группа массово-производственной работы». Ей следовало проводить периодические проверки хода соцсоревнования и ударничества. Для поощрения участников соревнования учреждался «фонд содействия», в который перечислялась сумма в размере половины годовой заработной платы. Социалистическое соревнование в порту проходило под лозунгом: «Наше дело — дело славы, дело чести, дело доблести и геройства». 20 марта 1931 г. объявила себя «ударной» бригада «имени тов. Аникеева», названная так в честь советского торгового представителя в Японии, на которого незадолго до этого было совершено покушение. Вскоре к ним присоединилась еще одна группа ударников. Вот какое заявление написала она начальнику порта: «Мы, группа 7-ой артели… объявляем себя ударниками с 3 июля сего года и готовы выполнять все срочные работы, каковы будут указаны Вами в вашем порту, а поэтому просим тов. начальника зачислить в бригаду ударников, чему и подписуемся собственноручно». Подписали заявление М. С. Дудин, М. И. Баженов, А. А. Швалдин, Д. Б. Драздечкин, П. М. Базалев, А. В. Петрихин и И. П. Петрихин.

6 июля 1931 г., «в связи с переходом на ударные темпы работ части вновь прибывших рабочих-грузчиков, из коих организовались три ударные бригады: № 1 в числе 14 человек во главе с бригадиром Семеновым, № 2 в числе 15 человек с бригадиром Букраевым и № 3 в числе 12 человек с бригадиром Васильевым», начальник порта распорядился принять все меры к созданию для них хороших условий труда и отдыха, а также снабжения дефицитными товарами. Этим предполагалось заинтересовать рабочих и поднять производительность их труда.

14 сентября 1931 г. экипаж катера «СТФ № 20» в составе Леонида Люцифера, Клима Кухарчука и Ильи Воробьева, ранее уже объявивший себя ударным, принял дополнительные обязательства: «1. Закрепляемся на работе в Петропавловском порту СТФ на предстоящую зимовку и на будущую

навигацию. 2. Обязуемся принять все меры к тому, чтобы своей работой на катере дать наилучшие ударные показатели 3. Вводим учет расхода горючего в ходовом часе и обязуемся максимально экономить горючее. 4. Будем содержать катер в полной чистоте. 5. Не допустим аварийности, как нашего катера, так и буксируемых нашим катером единиц. 6. Добьемся быстрейшего выполнения катером рейса. 7. Будем принимать активное участие в общественной работе. 8. Досрочно выкупим свои облигации по третьему решающему году пятилетки. 9. Добьемся повышения своей квалификации через самообразование и своего политического уровня через занятия на катере. По данным обязательствам мы вызываем на соцсоревнование катер "Ольга" и в свою очередь ждем от команды катера "Ольга" встречных пунктов в социалистическом договоре. Предлагаем команде катера "Ольга" арбитром в нашем соревновании избрать президиум Порткомвода. От администрации ждем содействия в нашей ударной работе».

2 марта 1931 г. Народный комиссариат водного транспорта (Наркомвод, или НКВТ) СССР издал приказ № 16, которым «для производства нового портостроения в Тихоокеанском бассейне организован Дальводстрой», то есть Дальневосточное управление водного строительства. На него возлагалось проведение гидротехнических работ. Механизация портов и их снабжение электрооборудованием, радиосвязью и судоремонтными мастерскими в соответствии с распоряжением по управлению СТФ № 154 от 30 апреля 1931 г. оставались за СТФ. В январе 1931 г. Владивостокская проектно-изыскательская база портов Тихого океана разработала для Петропавловска проект новой деревянной эстакадной пристани. Тогда же было создано Управление по постройке Петропавловского-на-Камчатке порта (Портстрой). Его начальником назначили инженера Будталаева, но уже в октябре тот сдал дела новому начальнику Лобачеву, назначенному Дальводстроем.

15 января 1932 г. облисполком подвел итоги работы морского транспорта СТФ в Камчатском округе за прошлый год. Он в который раз обратил внимание на необеспеченность Петропавловского морского агентства плавсредствами и рабочей силой, недостаточное количество угля для пароходов СТФ. Ледокол в порту отсутствовал, несмотря на ряд указаний директивных органов. К концу навигации 1931 г. порт располагал 120 грузчиками: 60 числились в агентстве СТФ, остальные работали в АКО. В нем все так же не было землечерпалки и лоцманской службы. Из-за этого «имели место посадки пароходов в Ковше на мель». Так, в 1930 г. произошли девять таких случаев, а в 1931 г. — два.

Погрузка парохода, начало 1930-х гг.

В январе 1932 г. порт приступил к организации собственной пожарной части. Рядом с сараем, в котором хранилось противопожарное имущество, начали строить общежитие для брандмейстеров. Для забора воды во льду пробили три полыньи. Из имевшегося гужевого транспорта для несения ночного дежурства ежесуточно выделялись три лошади. Постройку печей в зданиях порта отныне следовало согласовывать с начальником пожарной части. Для помощи профессиональным пожарным собиралась добровольная дружина. С целью профилактики пожаров решили огородить территорию порта и сделать ее доступной только для его работников.

Жилищные и бытовые условия, в которых пребывало подавляющее число портовиков в начале 1930-х гг., оставляли желать много лучшего. Рабочие размещались в бараках, где нередко отсутствовали элементарные удобства. Здесь они размещались на двухъярусных нарах, словно солдаты в казармах. Несемейные работники питались в столовой порта. В 1932 г. в ней произошло отравление части тружеников, в духе времени отнесенное на счет действий «классовых врагов»: «Среди отдельных групп портовых рабочих, в особенности в общежитии грузчиков, имеются нездоровые настроения, и эти нездоровые настроения усугубляются совершенно плохими квартирными условиями, на основе чего классово чуждые элементы, имеющиеся в рядах групп рабочих, ведут разлагающую работу… Неудовлетворительное культурное обслуживание рабочих способствовало классовому врагу использовать момент для вылазки (заявление, что рабочих специально травят, что обстановка, в которой живут рабочие, порождает массовые заболевания, смертность, что за правду, когда говорит рабочий, ему пришивают "летунство", дезорганизатора и т. д.)…»

Для наблюдения за настроением рабочих партячейка ВКП(б) порта решила организовать в бригадах и общежитиях сеть информаторов и агитаторов и «на основе этого обеспечить развертывание культурно-массовой работы». Большее внимание теперь уделялось наведению порядка в жилых помещениях. В бараках наладили систематическую дезинфекцию, установили рукомойники, баки с водой, плевательницы, запретили находиться в спецодежде, а также вывесили правила внутреннего распорядка. Грузчикам выделялись дни для внеочередного посещения городской бани.

1 января 1933 г. порт, официально именовавшийся «Главным Камчатским агентством Совторгфлота и управлением Петропавловского-на-Камчатке торгового порта» или «Петропавловским-на-Камчатке портовым управлением Совторгфлота», перешел из Главного Дальневосточного управления СТФ в непосредственное подчинение Центрального управления водных портов СССР. Возглавлявший его временно исполняющий дела главного агента А. А. Крупович дал в областную газету «Камчатская правда» следующее объявление: «На основании решения правительства и Народного комиссариата водного транспорта, Главное Камчатское агентство и управление торгового порта с 1 января сего года из системы Тихоокеанского бассейна выделяется с непосредственным подчинением Наркомводу и переименовывается в Управление Петропавловск-Камчатского торгового порта. Управлению порта подчиняются приписные пункты: Усть-Камчатск, Корф, Анадырь, Усть-Большерецк и Кихчик». Всем наличным плавсредствам до 15 марта 1933 г. следовало пройти перерегистрацию.

Порт АКО в 1933 г.

К 1 января 1933 г. порт располагал четырьмя катерами со стальными корпусами и моторами мощностью 30—36 л. с., тремя деревянными баржами грузоподъемностью 17—20 т, тремя шлюпками речного типа, японской шлюпкой, деревянным вельботом и 11 кунгасами длиной от 30 до 48 футов. В течение 1932 г. портовый флот пополнился 17 плавединицами. Стоянка и швартовка катеров, кунгасов и шлюпок разрешалась только в районе юго-западной части Ковша до линии пристань АКО — памятник «Слава». По «особому на каждый день разрешению» допускалась временная швартовка к берегу от пристани до мыса Сигнального.

Катера после дневной работы оставались на ночь без присмотра. Их команды расходились по домам, и плавсредства оказывались предоставлены стихии и любителям наживы. В сентябре 1933 г. из порта похитили шлюпку, а 4 ноября по невыясненным причинам затонул один из его лучших катеров — «Ост».

На территории порта к началу 1933 г. имелось 61 сооружение общей стоимостью 1 376 107 руб. В течение 1932 г. были построены два пакгауза, семь деревянных жилых домов, четыре барака, три сторожевых будки, железобетонное здание, столярная и слесарно-кузнечная мастерские, три склада, конюшня, приемник-распределитель и амбулатория, овощехранилище, коровник, баня, билетная касса и водопровод.

До 1 января 1933 г. порт охраняла ведомственная милиция, которая «не удовлетворяла предъявляемым требованиям». Это заставило принять меры к организации вооруженной стрелковой охраны, которой поручались три поста. Во второй половине января из Владивостока в Петропавловск на пароходе выехал ее новый начальник.

Отсутствие ледокола осложняло зимнюю работу порта. Несмотря на то, что неоднократно принимались решения об их отправке в Петропавловск, на деле никакие сдвиги в этой области не происходили или из-за технической непригодности, или из-за невозможности оторвать их от работы во Владивостоке. Еще 20 декабря 1930 г. управление СТФ назначило специальную комиссию, в состав которой вошел известный полярный капитан К. А. Дублицкий, «по осмотру ледореза “Литке” на предмет перегона в Петропавловск для работы — поддержания сообщений в Авачинской губе». Техническое состояние ледореза оказалось настолько плачевным, что не позволяло ему даже дойти до Петропавловска.

Вот к каким мерам порой приходилось прибегать для того, чтобы поставить судно к причалу. 24 марта 1933 г. А. А. Крупович обратился в окружной отдел ОГПУ за разрешением взорвать лед: «Ввиду прихода парохода и необходимости поставить его к пирсам, требуются подрывные работы. Для означенной цели просим выдать допуск нашему завскладом тов. Воронову на получение шести килограммов аммонала. Подрывные работы будут произведены в полдень 24 марта сего года». На деле взрывчатки потребовалось гораздо больше. Портовый надзиратель информировал начальника порта об ее расходе следующим рапортом: «При подрывании льда в Ковше 24.03 с. г. израсходовано: аммоналу — 23 кг, детонаторов — 7 шт., шнура бикфордового — 20 м».

В навигацию 1933 г. начал действовать следующий порядок санитарного контроля за прибывавшими и выезжавшими пассажирами. Организации, отправлявшие людей в районы области и во Владивосток, должны были за пять дней до их посадки на пароход извещать об этом санчасть порта. За три дня до посадки на судно рабочие проходили медосмотр, санобработку и получали прививку от оспы. На каждого человека заводились санитарные карточки. Билеты в кассе морагентства выдавались только по их предъявлению. Для получения билета, кроме того, требовалась справка о посещении бани.

В мае 1933 г. начальником Петропавловского-на-Камчатке торгового порта стал Майсурадзе. В это же время произошла трагедия: 15 мая в воротах Авачинской губы утонул капитан порта П. П. Яковенко.

Меры по развитию порта в Петропавловске, предпринятые государственными органами, краевыми и областными властями в 1920 — начале 1930-х гг., не дали ожидаемого результата. Его оборудование по-прежнему оставляло желать лучшего: он имел деревянные причалы, не располагал грузовыми механизмами и судоремонтной мастерской.

1 июня 1933 г. порт перешел в ведение АКО, став подразделением общества, основным направлением деятельности которого являлось развитие рыбной промышленности полуострова.

4 июня 1933 г. газета «Камчатская правда» опубликовала объявление: «Доводится до сведения государственных, хозяйственных и кооперативных организаций, а также клиентуры, что в соответствии с постановлением СНК СССР от 10 апреля 1933 г. и телеграфного распоряжения Центрального управления портов от 17 мая 1933 г. Петропавловский-на-Камчатке порт передан с 1-го сего июня в ведение АКО». Общество в 1933 г. совершенно не рассчитывало на это, тем более, в середине года. Оно не имело детально разработанных планов организации и развития портового хозяйства.

Таким образом, все операции по приемке и отправке транспортных и пассажирских пароходов НКВТ, а позже Наркомата морского флота (НКМФ) СССР, перешли в «рыбацкие» руки: вначале Наркомата продовольствия и снабжения, затем — Наркомата пищевой промышленности, а с 1939 г. — Наркомата рыбной промышленности (НКРП) СССР. Агентство СТФ в Петропавловске прекратило свою деятельность. Отныне его функции выполняло морское агентство АКО.

В январе 1934 г. в порту имелось 63 здания и сооружения. Его автогужевой транспорт состоял из 11 телег и 49 саней. Тягловую силу составляли 28 лошадей. Имелись девять маломощных катеров, 19 деревянных барж и кунгасов, вельбот, шлюпка и лодка японского типа. В начале апреля 1934 г. в порту

заработал политотдел. На него возлагались «проведение в жизнь линии партии», надзор за политико-моральным состоянием портовиков, фискальные, воспитательные и образовательные функции.

5 мая 1934 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление об улучшении работы морского транспорта и портов. Через неделю бюро обкома ВКП(б) рассмотрело правительственные решения и разработало собственные меры по совершенствованию деятельности порта. В их число вошли налаживание регулярной радиосвязи с пароходами, обслуживавшими Камчатку, для того чтобы до их прихода в порт своевременно извещать клиентов о прибывающих грузах. Этим можно было избежать переполнения территории порта и более оперативно обслуживать прибывающие пароходы, не допуская их скопления, сопровождающегося дорогостоящими простоями. Нужно было исправить изношенную узкоколейку, построить жилой дом для грузчиков, достроить здание управления, еще одного жилого дома и душевой. Оба пирса находились в крайне плохом техническом состоянии. Их приходилось постоянно по очереди ремонтировать, так что фактически из двух сооружений действовало только одно.

К середине 1930-х гг. масштабы деятельности АКО многократно расширились по сравнению с его первым промысловым сезоном. Если в 1928 г. общество добыло 229,7 тыс. ц рыбы и морского зверя, то в 1936 г. почти вчетверо больше — 880,1 тыс. ц. Быстро рос и Петропавловск: если в 1928 г. его населяли всего 1 700, то в августе 1935 г. — уже 16 685 чел. В 1936 г. старая часть города теснилась на склоне восточного берега Ковша, занимая площадь около семидесяти гектаров. Новая часть — АКОпоселок — размещалась в двух километрах к северу на южном склоне сопки Мишенной у берега Култучного озера. Между собой обе части города сообщались шоссейной дорогой, шедшей по Озерновской косе, и тропой вокруг озера. Все здания в городе были деревянными, за исключением двух бань из бетонных блоков и кирпичной электростанции АКО. Воду жители брали из колонок, питавшихся от ключей, бивших на склонах сопок. Канализации не было, улицы не имели покрытия, кроме Микояновской (ныне Ленинградской), тянувшейся по АКОпоселку и Озерновской косе. Никакого общественного транспорта не было, электроэнергию подавали три станции: городская, АКО и порта.

Переломным для экономики города стал 1936 г. В это время началась постройка хлебосухарного и спиртоводочного заводов, шоссе Петропавловск — Большерецк, были организованы регулярные авиалинии по полуострову. Перемещение в Петропавловск основных снабженческих операций АКО, пуск судоверфи — все это свидетельствовало о грядущем резком подъеме хозяйственного значения порта. Но при наличном хозяйстве он не мог удовлетворить потребностей в возрастающих перевозках.

Летом на полуостров прибыла Камчатская комплексная экспедиция (ККЭ), возглавляемая Б. А. Бронштейном, организованная НКПП СССР. В ее состав входила Петропавловская партия портовых изысканий под руководством И. В. Самойлова. Партии следовало изучить особенности и выбрать на восточном побережье Камчатки бухты, пригодные для размещения портов. Работа партии завершилась в декабре 1936 г. Разработанные ею проектные соображения по сооружению современного порта сводились к следующему: «Генплан предусматривает создание в Петропавловском порту максимально возможной по условиям рельефа, портовой территории и развитой причальной линии. В этом заключается единственно правильная идея компоновки порта в столь отделенном районе и с неясным в перспективе грузооборотом». Наиболее пригодным для портового строительства был признан Ковш. Применительно к нему предлагались три принципиальные схемы компоновки рыбного и грузового районов:

— «бассейн», при которой объединялись внутренняя и внешняя гавани Ковша, окаймленные с двух сторон почти прямой причальной линией. Эта схема была удобна тем, что улучшала ледовый режим и создавала благоприятные условия «для возможных в будущем железнодорожных подходов к причалам». Ее отрицательными сторонами являлись малоразвитая причальная линия и необходимость производства очень большого объема земляных работ;

— «минимум землечерпания» с образованием причалов на восточном и северном берегах Ковша и вокруг кошки по их естественному очертанию. Как и в предыдущем случае, недостатком этой схемы была короткая причальная линия;

— «максимум причальной линии», по которой глубоководные причалы размещались по линии восьмиметровых глубин на восточном берегу внешней гавани и с внешней стороны кошки, а мелководные — с внутренней стороны кошки и севернее ее основания, грузопассажирские — в северной части Ковша. Конец кошки преобразовывался в прямоугольный семидесятиметровый пирс для размещения холодильника.

Наиболее оптимальной считалась третья схема, то есть «максимум причальной линии». При любой схеме окончание мыса Сигнального использовалось как угольная база и укрытая от волн гавань. Первая очередь порта, согласно планам ККЭ, должна была удовлетворять грузообороту 1942 г., который, как ожидалось, удвоится по сравнению с 1936 г.

16 ноября 1936 г. горсовет принял постановление «Об отводе территории под строительство Петропавловского-на-Камчатке рыбного и торгового порта», а 22 декабря 1936 г. облисполком признал правильным предложенное расположение и районирование порта. Власти считали «необходимым приступить в 1937 г. к разработке на основе изыскательских материалов экспедиции генерального проекта планировки г. Петропавловска, увязав разработку этого проекта, как в техническом отношении, так и в отношении срока с разработкой технического проекта Петропавловского порта…»

Реализация этого грандиозного плана, осуществлявшегося практически на пустом месте, растянулась на многие годы. В него постоянно вносились различные изменения, вызванные отсутствием средств, материалов, строительных мощностей. Поэтому серьезные работы во второй половине 1930-х гг. в порту не производились, выполнялись лишь крайне необходимые, вроде восстановления здания электростанции, поврежденного пожаром. 10 апреля 1938 г. стало известно, что НКПП «отпустил свыше 400 тыс. руб. на строительство пассажирского вокзала в городе Петропавловске». Его предполагалось начать в этом же году, но этого не было сделано.

В середине 1938 г. началось осуществление планов по сооружению намеченного в 1936 г. в порту холодильника, точнее — целого холодильного комбината, который должен был стать пятым в СССР по мощности. Предполагалось разместить его у самого входа в порт на кошке. Небывалое еще в Петропавловске четырехэтажное каменное сооружение с колоннами должно было иметь высоту свыше двадцати метров. Для постройки комбината организовали специальное управление. Во второй половине августа 1938 г. на кошке началась подготовка к строительству холодильника. Арматурный цех Камчатстроя приступил к изготовлению пробных железобетонных свай для его фундамента.

В 1938 г. произошло преобразование системы управления рыбной промышленностью на Дальнем Востоке: было создано Дальневосточное объединение рыбной и зверобойной промышленности (Дальвостокрыба), подчинявшееся столичной Главрыбе. Петропавловский рыбный порт выделен из «системы АКО» и непосредственно подчинен НКПП СССР как отдельная хозрасчетная единица. В 1939 г. на базе НКПП был образован Наркомат рыбной промышленности (НКРП) СССР. Его возглавила П. С. Жемчужина, супруга самого председателя СНК СССР В. М. Молотова.

В 1939 г., как и ранее, из гидротехнических сооружений порт имел только подгнившие деревянные свайные эстакадные пирсы № 1 и 2. Они были вынесены в Ковш на расстояние сорока метров от берега до семиметровой глубины. Неподалеку от них располагался открытый грузовой склад. Два пирса не позволяли обрабатывать более двух трюмов на одном пароходе. Ускорение обработки обеспечивалось рейдовой разгрузкой кунгасами, с которых груз на вагонетках или «плечевым способом» отправлялся в склады. Порт был вынужден при возрастающем из года в год грузообороте работать прежними способами. Постоянно растущее количество прибывавших и отправлявшихся грузов обрабатывалось «за счет увеличения количества грузчиков, с надеждой на предоставление вышестоящими организациями средств механизации и увеличение плавединиц транспортно-вспомогательного флота».

Крупнотоннажные суда с грузоподъемностью свыше 6 000 т, глубоко сидевшие в воде и имевшие большую длину, не могли входить в Ковш, что создавало дополнительные трудности по их обработке на рейде, увеличивая продолжительность стоянки и снижая интенсивность работы порта.

Ангар для гидросамолетов на мысе Сигнальном, 1939 г.

Грузооборот 1939 г. составил 245 398 т. На уходящие суда погрузили 33 170 т бункерного угля. Порт посетили в общей сложности 211 пароходов, доставившие сюда 22 004 и вывезшие 18 887 пассажиров. На предприятии трудились 463 чел., или всего 60 % от потребности. При этом его основное

подразделение — погрузо-разгрузочный отдел — располагало всего 140 грузчиками вместо 450 требовавшихся.

Одним из самых «узких мест» традиционно считалось складское хозяйство. Большая часть грузов хранилась вне помещений под брезентами. На расстоянии четырех метров от складов проходила узкоколейка. В центре порта находилась угольная площадка. Пыль с нее проникала в хранилища и загрязняла не только тару, но и груз. Особенно страдали продовольственные и промышленные товары. Площадка сдерживала обработку судов: обрабатываемый пароход, стоявший у пирса, получал уголь прямо здесь. Другие суда должны были ожидать не только конца разгрузки предыдущего, но и завершения его бункеровки. Осенью 1938 г. решили соорудить новую угольную площадку вместимостью 10 000 т. Для этого требовалось взорвать скалы восточного склона Никольской сопки, чем занимались сначала военнослужащие, а затем Дальвзрывпром, израсходовавшие более 2,5 т аммонала.

Существенно осложняло обработку неравномерное прибытие судов. При их скоплении соблюдалась очередность разгрузки в соответствии со временем прихода. Вне очереди обслуживались пассажирские экспрессы «Ильич» и «Смольный» и пароходы, доставившие воинские грузы. Кроме этого, вне очереди ставились к причалу для бункеровки заходившие корабли ВМФ. Это зачастую приводило к тому, что приходилось прерывать обработку уже стоявшего у причала судна, отгонять его на рейд и продолжать работу на нем «плавучкой». Иногда пароходы, привезшие грузы воинским частям, разгружались их силами и средствами. Но на это время работа порта вновь приостанавливалась. Для того чтобы избежать простоев по указанным причинам, по мнению руководства порта, для грузов «особого назначения» требовалось выделить изолированную территорию со специальным причалом. Наиболее подходящим для нее местом назывался район северной части Озерновской кошки. Неплохо было бы построить и специальный пассажирский причал.

К концу 1939 г. трест «Камчатрыбстрой» построил на кошке неподалеку от будущего холодильника здание новой электростанции. В нем намеревались установить дизель мощностью 180 л. с.

Ледокольные работы ввиду отсутствия специальных судов выполняли зафрахтованные у АКО рыболовные траулеры. Для внутрипортовых перевозок по-прежнему использовался гужевой транспорт. Первые четыре трехтонных грузовика ЗИС-5 пришли в начале октября 1939 г. Предприятие обзавелось водолазной группой, которую на первых порах никак не удавалось полностью укомплектовать. Портовый флот в середине 1939 г. насчитывал пять маломерных катеров. Три из них, несколько лет нормально не ремонтировавшиеся, к концу 1939 г. пришли в негодность, работали всего два суденышка. Осенью 1939 г. прибыли два катера с деревянными корпусами и дизелями по 50 л. с., а также стальной паровой буксир с машиной мощностью 180 л. с. Последнее судно, названное «Норд-Ост», было особенно долгожданным: его мощность позволяла обслуживать самые большие пароходы и производить ледокольные работы. Безмоторный флот порта включал 15 единиц суммарной грузоподъемностью 580 т.

Механическая мастерская занимала каркасно-засыпное помещение площадью 28 кв. м, износившееся до такой степени, что часть его обвалилась. Ее остатки разобрали, а оборудование перенесли в другое, также находившееся в предаварийном состоянии, здание. Мастерская имела токарный и сверлильный станки, а также самодельное наждачное точило. Все они требовали ремонта. Кроме мастерской, порт располагал небольшой кузницей на два горна.

В 1934—1940 гг. портом последовательно руководили Н. П. Веселкин, М. М. Плехов, А. И. Вереникин, Я. Я. Завадский, В. А. Кортиков, В. И. Алексеев, М. В. Стукалин. Такая частая смена руководителей тоже не способствовала планомерному развитию вверенного им хозяйства.

Вот состояние предприятия в 1940 г., описанное М. В. Стукалиным: «Все операции с грузом сосредоточены почти полностью в пределах Петропавловского Ковша, который является единственным оборудованным причальными устройствами. Исключение составляют лишь нефтяные грузы, сливаемые с судов, останавливающихся на рейде бухты Сероглазка, в цистерны, расположенные на склоне ее берега. Кроме того, часть судов большого тоннажа, которые по своим осадкам не могут быть приняты к причалу Ковша, разгружаются на внешнем рейде либо у самого порта, либо в одной из бухт.

Складское хозяйство существующего порта не отвечает его грузообороту… Самым узким местом в работе порта является острейший дефицит в складских помещениях. Большая часть грузов в порту находится вне складов на стеллажах под брезентами, загромождая и без того незначительную территорию порта и мешая проезду автомашин. Кроме того, рядом с грузовыми складами в центре порта находится угольный бункер. Угольная пыль проникает в склады и грязнит не только тару, но и самый груз…

Территория порта замощена только у складов вдоль декавильных (узкоколейных. — *С. Г.*) путей, в остальной части мощения нет… Следует отметить, что ни одного предприятия, действительно соответствующего нуждам порта, в настоящее время не имеется… Даже имеющееся здание конторы управления порта совершенно не удовлетворяет по своим малым размерам потребностям сегодняшнего дня.

Из гидротехнических сооружений в порту имеется только деревянная свайная эстакада бывшего пирса № 1 и пирса № 2 с площадью грузовой площадки 12 на 21 м и выносом в Ковш на 40 м от берега до глубины 7,0 м… Механизации в порту никакой не существует, если не считать изношенного на 80—85 % декавильного пути с вагонетками…

За время всего существования Петропавловского порта вышестоящие организации вопросам увеличения пропускной способности внимания не уделяли, следствием чего способ переработки грузов оставался и на 1940 г. такой же, какой был и к началу его организации, то есть вся обработка происходит за счет мускульной рабочей силы. Порт вынужден был за все истекшее время, в том числе и 1940 г., работать прежними способами при возрастающем грузообороте с каждым годом… Жилплощадью порт полностью не обеспечен».

В 1940 г. порт перевалил 242 100 т и принял 57 400 пассажиров. Ориентировочные расчеты показывали, что грузовые и пассажирские потоки через него в 1947 г. могут достигнуть 610 000 т и 71 000 чел., а обеспечить их можно только созданием современного предприятия. Перспективный план его строительства, составленный с учетом проекта, разработанного еще комплексной экспедицией НКПП СССР 1936 г., предусматривал две очереди общей стоимостью ориентировочно составлявшей громадную сумму — 123 286 тыс. руб.

Первую очередь планировалось завершить в течение 1940—1942 гг. Работы сметной стоимостью 27 132 тыс. руб. заключались в постройке угольной базы на мысе Сигнальном, механизации грузовых работ установкой четырех кранов и транспортеров, сооружении причалов на Озерновской косе и на кошке.

Строительство второй очереди должно было продолжаться с 1942 по 1947 г. Ее составляли четыре железобетонных причала и пассажирская пристань в Ковше, два железобетонных причала на мысе Сигнальном, склады, укрепление берега, два защитных мола, три железобетонных причала в Сероглазке, там же три мола и плавучие боны. Все это стоило 96 154 тыс. руб.

В 1940 г. трест «Камчатрыбстрой» забил в основание будущего здания холодильника две пробных железобетонных сваи. Осенью 1940 г. Петропавловск готовился отмечать свой двухвековой юбилей. К этой дате приводились в порядок имевшиеся в городе исторические памятники. Стоявшую на портовской кошке «Славу», учитывая начинавшееся строительство холодильника, решили перенести на новое место — в парк культуры и отдыха на Никольской сопке «на указанное Горкомхозом место». Здесь памятник стоит и поныне.

Как видно, в течение восьми лет пребывания порта в «рыбацких» руках принципиальных изменений в его хозяйстве не произошло. Несмотря на новое название «рыбный», таковым по существу он не являлся, так как не имел каких-либо специализированных рыбообрабатывающих предприятий и не являлся базой для судов активного морского лова, которые на Камчатке появились лишь к концу 1930-х гг. в весьма ограниченном количестве. Порт продолжал выполнять функции перевалочной базы и базы снабжения транспортных судов. Он развивался экстенсивно: вместе с ростом грузооборота и количеством заходивших судов увеличивались численность работавших «плечевым способом» грузчиков и маломощных рейдовых плавсредств. Складская база и причальные сооружения практически не расширялись, средства для механизации грузовых работ появились лишь в 1941 г.

Порт АКО в 1941 г. У причала — экспрессный пароход «Ильич»

За рассмотренный период были предложены несколько вариантов модернизации порта: первым из них стал проект, разработанный Дальводстроем в 1934 г., вторым — генеральный план, подготовленный в 1936 г. ККЭ НКПП СССР, предусматривавший создание современного порта уже в 1938 г. Все эти капитальные проекты не были реализованы в плановые сроки. Работы велись преимущественно «хозяйственным способом», то есть силами самого предприятия, причем материалов, оборудования и рабочих рук для этого катастрофически не хватало. В 1940 г. средства, выделенные на модернизацию, полностью освоить не удалось. Начатые работы планировали завершить в течение 1941 г. В начале 1941 г. по решению правительства было приостановлено строительство холодильника.

22 марта 1941 г. НКРП СССР утвердил новый устав Петропавловского морского рыбного порта. Предприятие с уставным фондом в 7 476 682 руб. снова подчинялось АКО. Только-только начали разворачиваться работы, предусмотренные планом строительства первой очереди, но здесь в ход событий вмешалось разразившееся 22 июня 1941 г. величайшее народное бедствие — Великая Отечественная война…

С началом войны хозяйственная значимость Камчатки в жизни страны резко выросла. Это было связано с тем, что рыбопромысловые районы, располагавшиеся в Баренцевом, Балтийском и Черном морях, попали в зону боевых действий. В таких условиях полуостров стал одним из основных «рыбных цехов» СССР. Его доля в рыбном балансе страны поднялась с 6,9 до 17,8 %, то есть в 2,6 раза. Порты названных выше морей оказались полностью или частично блокированы противником. Поэтому большая часть союзнической помощи, доставлявшейся в СССР морским транспортом, была переориентирована на дальневосточные порты, в число которых входили Владивосток, Находка, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Магадан (бухта Нагаева) и Петропавловск-Камчатский.

Главную роль среди последних играл Владивосток, располагавший четырьмя десятками капитальных механизированных причалов, способный принимать суда любого водоизмещения и связанный с европейской частью СССР железнодорожной магистралью. В годы Первой мировой войны (1914—1918 гг.) Владивосток уже играл роль перевалочной базы для грузов, поступавших в Россию из США, Англии и Японии в рамках военных поставок. Это обстоятельство в свое время сыграло положительную роль в развитии его портового хозяйства. Тогда Япония являлась союзницей России. Но во время Второй мировой войны Япония, с которой СССР заключил пакт о ненападении, выступала на стороне Германии, а в декабре 1941 г. она вступила в войну с США — основным поставщиком зарубежной помощи нашей стране.

Морские дороги, ведшие из Тихого океана во все советские дальневосточные гавани, за исключением Петропавловска, проходили через проливы Курильских островов, Лаперуза, Сангарский или Цусимский, контролировавшиеся японским флотом, нередко задерживавшим советские суда, везшие, по их мнению, стратегические грузы. Имелся еще один маршрут — мелководным Татарским проливом, недоступным для глубокосидящих в воде крупнотоннажных судов, — в Николаевск-на-Амуре и Владивосток.

Петропавловск, обращенный «фасадом» прямо в Тихий океан, оказался единственным из всех дальневосточных гаваней, имевшим непосредственный выход к североамериканскому побережью. Поэтому с началом войны порт АКО играл роль не только перевалочного пункта, но и базы снабжения пароходов, выполнявших рейсы по маршрутам Владивосток — Петропавловск — порты США и Канады. Он принимал суда не только со снабжением, предназначенным Камчатской области и ее рыбной промышленности, но и со стратегическими транзитными грузами, шедшими из-за границы в другие порты. Зимой они накапливались в Петропавловске, затем перегружались на суда с небольшой осадкой, а затем следовали во Владивосток и Николаевск-на-Амуре через Татарский пролив.

Главным перевозчиком грузов на тихоокеанских маршрутах являлся преемник дальневосточного ДФ и СТФ — Дальневосточное государственное морское пароходство (ДВГМП), ежегодно заключавшее с начальником порта АКО договор на полное агентирование судов НКМФ. Это положение сохранялось до конца 1941 г., когда Петропавловский порт АКО стал перевалочной базой на пути между Владивостоком и портами США для транспортных судов ДВГМП, доставлявших в СССР оборонные и снабженческие грузы. Массовые заходы судов в Петропавловск требовали организации здесь представительства ДВГМП для решения на месте вопросов, связанных с движением флота.

Поэтому НКМФ СССР решил организовать в Петропавловске морское агентство ДВГМП. Для него намечалось построить два жилых дома, барак, два склада, два причала — один на мысе Сигнальном для бункеровки судов углем, другой, сухогрузный, на портовской кошке. На мысе Сигнальном должна была располагаться и угольная площадка. Из Николаевска-на-Амуре в Петропавловск перегнали землечерпательный караван «Зея» для увеличения глубины акватории и подходов к порту. Намеченное строительство началось в 1942 г. В июне этого же года морское агентство ДВГМП приступило к работе. Его временный штат насчитывал 12 чел., в том числе бухгалтера, инспектора-шифровальщика, секретаря-машинистку, трех членов команды катера, кладовщика и обслуживающий персонал.

До окончания строительства складов и причалов обработка судов ДВГМП оставалась за портом АКО по договору, заключенному агентством с портом АКО, утвержденному начальником ДВГМП.

Перед началом войны в порту АКО трудились 697 чел., в том числе десять бригад грузчиков. С объявлением мобилизации почти треть работников надела солдатские шинели: в июле и августе 1941 г. в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию призвали около двухсот портовиков. Уход такой значительной части людей привел к резкому сокращению численности грузчиков. В среднем в течение 1941 г. их работало всего 143 чел., что покрывало потребность меньше, чем наполовину. Их недостаток восполнялся привлечением сборных бригад из сотрудников городских предприятий и учреждений, а также так называемых «вторых членов семей», а проще говоря — жен портовиков. Женщины позволили высвободить для тяжелой физической работы несколько десятков мужчин. Грузооборот в 1941 г. составил 262 496 т. В 1942 г. в порту даже появилась ранее невиданная женская бригада грузчиков.
В 1942 г. порт АКО начал обработку импортных грузов, поставлявшихся в СССР как союзническая помощь. Численность заходивших в него судов постепенно росла и требовала расширения портовой территории, причального фронта и складских емкостей. 29 мая 1942 г. ГКО и СНК СССР приняли постановление № 99-РС о создании в Петропавловске нового порта с ведомственной принадлежностью НКМФ СССР. Из-за отсутствия возможности эксплуатировать построенные объекты, решением НКМФ СССР их передавали во временное пользование порту АКО. Весь поступающий в Петропавловск для судов НКМФ уголь выгружался и также сдавался на хранение порту АКО на угольной площадке мыса Сигнального. Его выдавали на пароходы по распоряжению начальника морского агентства ДВГМП. Аварийные ремонты транспортных судов и необходимые текущие работы производились по договору с Петропавловской судоверфью или с механическими мастерскими порта АКО. Дорогостоящие ремонты оплачивались пароходством, небольшие суммы (5—8 тыс. руб.) на месте выплачивало его агентство.

В начале 1942 г. в порту АКО строились два деревянных причала и деревянный склад. Один причал возводился на северной стороне кошки, второй — на мысе Сигнальном. Их проекты в спешном порядке разработал владивостокский Дальморпроект. Работы в порту вели организации разной ведомственной принадлежности.

Дальморстрой организовал в Петропавловске специальный стройучасток, снабдив его кадрами, механизмами и материалами. Руководили им инженеры В. В. Каплиев и И. П. Воронин. Стройучасток возводил причал и склад. Работы шли хаотически. Вот что сообщалось в докладной записке, адресованной В. В. Каплиеву, именовавшемуся «начальником строительства Петропавловского-на-Камчатке порта», и датированной 23 февраля 1942 г.: «Территория строительства настолько завалена стройматериалами и захламлена разными отходами, что отсутствуют всякие пути передвижения не только для транспортировки материалов, но даже для простого пешехода. Занятые же на основной работе — строительстве склада — рабочие бригады Богатырева работают в условиях большой скученности. Рабочего места, пригодного для производства плотницких работ, не имеют, что весьма отрицательно влияет на производительность труда. Такое же положение и с бригадой Головачева, которая производила сращивание насадок для причала, заготовку свай и изготовление рамок для газоубежища прямо на штабелях леса…

Пароходы, ходившие между портами СССР и США и Канады, с отметкой их принадлежности к СССР на борту

Надстройка пирса начата не от берега, а с причальной стороны, что затрудняет доставку материалов к месту работ, так как нет ни надлежаще устроенных трапов, ни соответствующих настилов, и доставка материалов производится рабочими по отдельным доскам или бревнам, проложенным между сваями над водой… Было несколько случаев падения рабочих в воду. Хотя… и обусловлено обязательство строительства создать необходимые условия для повышения квалификации рабочих, отнюдь же не работников циркового искусства, чему обучаются вышеуказанные рабочие на пирсе».

На стройке, помимо вольнонаемных рабочих, трудились бригады заключенных. Режим их охраны был более чем либеральным, в результате чего «зэки» достаточно свободно общались с горожанами, жившими вблизи кошки. «Пропускная система не установлена, что способствует прохождению на объект работы всем гражданам и устраивать свидания с заключенными».

Причал на мысе Сигнальном длиной 75 м, предназначенный для переработки угля, вступил в эксплуатацию недостроенным в ноябре 1942 г. Второй деревянный причал, а также водопровод сооружал трест «Камчатрыбстрой». Первая очередь этого причала сдана в эксплуатацию 14 марта 1942 г.

В январе 1943 г. нарком рыбной промышленности А. А. Ишков предписывал начальникам АКО и порта провести следующие мероприятия:

— выполнить рефулирование (то есть переместить грунт с морского дна) в объеме 500 000 куб. м;

— расширить существующий причал, забить шпунтовую стенку (из специальных импортных стальных профилей) длиной 210 м для образования территории;

— собрать четыре разборных импортных металлических склада размерами 15 на 45 м;

— построить подземный склад тоннельного типа;

— построить столовую на 300 чел., общежитие на 100 чел. и один восьмиквартирный дом.

Работы по перемещению значительного количества грунта для создания территории и дноуглубления выполнял земснаряд «Зея», прибывший в Петропавловск в ноябре 1942 г. после работ в порту Николаевска-на-Амуре и Татарском проливе. До конца войны «Зея» переработала около миллиона кубометров грунта. С ее помощью предполагалось углубить акваторию порта АКО и нарастить путем рефулирования площадку в районе кошки. В ноябре 1943 г. «Зея» намывала грунт в районе берега ниже улицы Красноармейской, на месте будущего морского торгового порта. Здесь для завершения подготовительных работ по постройке шпунтовых причалов следовало ускорить образование территории. Ее недостаток не позволял также построить закрытое помещение для сборки полученных по импорту автомашин, которую пришлось вести под открытым небом на ветру и морозе.

В мае 1943 г. проектная организация НКРП СССР в Москве (Гипрорыба) составила генплан рыбной части порта. В Петропавловске его получили в июне 1943 г. Но к этому времени значительная часть землечерпания на акватории Ковша была завершена. Из-за несогласованных действий проектировщиков и строителей очертания территории и акватории Ковша заметно отличались от предусмотренных проектом Гипрорыбы. Поэтому пришлось вносить изменения в расположение сооружений порта, указанных в генплане.

7 августа 1943 г. в Петропавловске прошло техническое совещание, на котором присутствовали представители АКО, порта и НКМФ. Совещание решило вести дальнейшие работы с учетом уже выполненного дноуглубления, а в проект внести следующие поправки:

— максимально сдвинуть береговую линию в северо-восточной части Ковша для расширения акватории;

— удлинить глубоководный причал в Ковше, причем из-за невозможности забивки шпунта достраивающуюся часть причала проектировать ряжевой (то есть в виде деревянных клеток, заполненных камнем);

— причал для бункеровки судов жидким топливом вынести из Ковша;

— объединить электрохозяйство порта АКО и будущего порта НКМФ.

Таким образом, основными расхождениями генплана, составленного в Москве, с фактически произведенными работами стали увеличение территории в основании кошки и удаление части берега в районе расположения будущей базы снабжения. Перемены в генплане свелись к переносу строений, уточнению длины причалов и размеров отдельных сооружений.

Работы, проведенные в Ковше в течение 1942—1943 гг., признавались «для удовлетворения потребности грузооборота ближайших лет далеко недостаточными». Для их покрытия требовалось значительное увеличение причального фронта и территории для складирования, механизация причалов и их связь между собой и со складами. Этого можно было достичь сооружением новых районов порта, строительство которых было поручено НКМФ, и временным использованием территории и причалов рыбного района, располагавшихся в Ковше

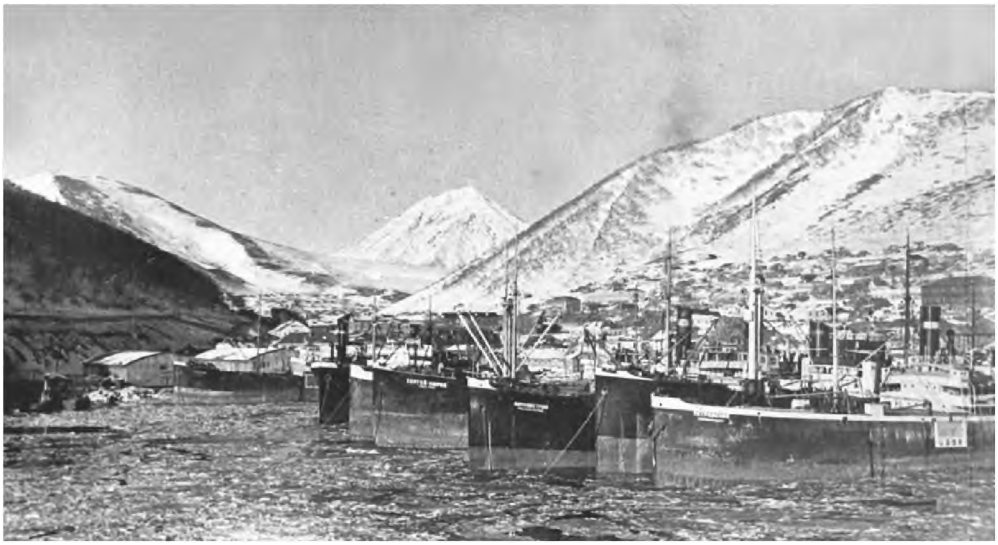
Из-за отсутствия в пределах порта достаточных площадей, для складирования прибывавших грузов намечалось устроить площадки на Култучном озере и в устье ручья Поганки, создав там территории путем рефулирования грунта. Для связи этих вновь создаваемых площадей с причалами следовало построить железнодорожную ветку от озера через Озерновскую косу вокруг Никольской сопки, пересекающую мыс Сигнальный, к району генгрузов и далее к устью ручья. Ее общая длина определялась в пять километров, полтора из которых должны были проходить по берегу, требовавшему укрепления каменной наброской для предохранения от размыва. На 1944 г. намечалось производство скальных и земляных работ для будущей магистрали на участке порт — Озерновская коса.

Острый недостаток на стройке рабочих рук по-прежнему заставлял обращаться к такому их резерву, как система исправительно-трудовых лагерей и колоний (ИТЛиК). Главным поставщиком «зэков» для стройки в порту являлась колония № 7 управления ИТЛиК НКВД по Хабаровскому краю. 12 июня 1943 г. ее начальник информировал руководство строительством порта о состоянии вверенной ему «командировки № 1»: «Топливом командировка № 1 не обеспечивается, за исключением угля для бани, ненормально работает пекарня, кухня и… нельзя обсушиться, нет дров (потребность на зиму 4 000 куб. м). Командировка № 1 не освещается совершенно, что недопустимо вообще из-за возможности совершения побегов в военное время… Командировка № 1 находится в таком состоянии, что старые помещения разрушены, а новые не построены, люди живут скученно, грязно… Появляется вшивость, что ведет к ухудшению здоровья, заболеваемости и *снижению качества рабочего фонда* (выделено мной. — *С. Г.*)… Люди, находясь в тяжелых бытовых условиях, не смогут выполнить такую большую и важную задачу по строительству порта, которую возложило на нас правительство…»

19 августа 1943 г. начальник Главсевморпути, уполномоченный ГКО по перевозкам на Севере, контр-адмирал, дважды Герой Советского Союза, легендарный полярник И. Д. Папанин извещал областных и краевых руководителей о ходе работ: «Строительство порта… происходит… неудовлетворительно. Это объясняется: а) прежде всего недостатком рабочей силы, поставляемой УЛАГом, — дается максимум 215 чел. вместо потребного 425—500 чел., б) нерациональным использованием рабочей силы… в) недостаточностью материалов — главным образом леса». Дальморстрой не завез на стройку ни одного кубометра древесины, ссылаясь на ее наличие у АКО, а последнее кивало на Дальморстрой, который должен был доставить лес на судах НКМФ.

Принимая во внимание, что стройкой занимались сразу две организации (Дальморстрой и АКО) да в придачу рабочей силой, поставляемой третьей (ХабЛАГом), — уполномоченный ГКО делал вывод о том, что «эти организации не проявляют должной заботы о строительстве». Он предписал начальнику стройки до 1 сентября закончить подготовку площадки в порту и на кошке, а начальнику порта — установить четыре разборных американских склада. К 1 октября следовало завершить строительство причала и двух складов на кошке, ремонт причала на мысе Сигнальном и начать возведение второго свайного причала на кошке.

К 25 октября 1943 г. порт АКО имел один главный причал длиной 74 м, на котором продолжались работы по его удлинению для одновременной обработки двух судов (большого и среднего). Склады могли принять единовременно 6 610 т. Механизация включала два американских автокрана «Лорейн», пять передвижных кранов «Броунинг», три гусеничных крана и транспортеры: пластинчатые длиной 60 м, рольганговые — 300 м и десять ленточных.



Порт АКО. Пароходы, работавшие на маршрутах порты СССР — порты США и Канады, 1943 г.

За военные годы деятельность порта АКО претерпела существенные изменения: с 1942 г. он стал перерабатывать импорт, который в 1943—1945 гг. занял в его грузообороте основное место. В 1942 г., после начала действия еще одного причала на мысе Сигнальном и трех передвижных кранов, работая с привлечением до 40 % мобилизованного городского населения, порт переработал 321 800 т. Если ранее он обслуживал преимущественно рыбную промышленность, то в 1942 г. впервые принял 40 000 т импортных грузов. В 1943 г., эксплуатируя третий причал и дополнительно построенную грузовую площадку, при наличии 20 автомашин и плановой обеспеченности рабочей силой, портовики перевалили 345 830 т. Доля импорта достигла 152 577 т или 44,1 % грузооборота. При этом его значительное количество составили «тяжеловесы», то есть громоздкое оборудование весом до 93 т. С судов их снимали вручную из-за отсутствия тяжелой механизации. Только за первое полугодие 1944 г., оснастившись пятью дополнительными подъемными кранами и автомашинами, имея рабочую силу в объеме прошлого года, порт переработал 321 000 т, то есть годовой план 1942 г., в том числе 191 000 т импорта. В этот период доля американских поставок в общем грузообороте достигала 70,2 %.

Производительность труда за период 1940—1944 гг. выросла с 3,2 до 7,9 т на одного работника в сутки, а стоимость перевалки тонны груза снизилась за это время с 35 руб. 41 коп. до 19 руб. 87 коп., или более чем наполовину. Количество заходивших в порт судов также росло год от года: если в 1940 г. их было 198, то в 1945 г. — 477. Недостаток территории и причалов, нехватка рабочей силы вызывали простои флота, особенно в те периоды, когда он подходил «пачкообразно». Так, осенью 1943 и зимой 1944 гг. в порт ежесуточно прибывали до семи судов, несмотря на тяжелые ледовые условия и отсутствие ледокола. В 1943 г. простой из-за отсутствия пароходов составил два месяца, а в 1944 г. значительный простой пришелся на период с 15 апреля до 25 мая, после чего порт начал испытывать острый недостаток и причалов, и рабочих рук. Время обработки судов стало резко снижаться с расширением причального фронта и внедрением механизации.

Изучая архивные материалы, порой бывает сложно разграничить деятельность рыбного и морского портов в 1942—1944 гг., занимавшихся одинаковой работой, да еще и на общей территории и акватории. Свидетельством таких «переплетений» могут служить слова начальника рыбного порта Я. Я. Завадского, прозвучавшие на пленуме обкома ВКП(б) 20 февраля 1944 г.: «В 1943 г. лично по указанию товарища Сталина в Петропавловске-на-Камчатке на базе рыбного порта была создана перевалочная база. Теперь в связи с огромным потоком импортных грузов Петропавловский порт как рыбный перерос в морской. Вот почему решением ГКО в Петропавловске решено в срочном порядке построить морской порт второго разряда. Вот почему за работой нашего порта лично следит заместитель председателя СНК, член ГКО, Герой Социалистического Труда Анастас Иванович Микоян. Вот почему товарищ Микоян, можно сказать, ни в чем не отказывал Петропавловскому порту, если с его стороны требовалась какая-либо помощь.

Указание товарища Сталина, решение ГКО от 16 октября (1943 г. — *С. Г.*) явилось поворотным моментом в работе порта. После решения ГКО порт значительно улучшил свою работу… Теперь Петропавловский порт можно приравнять к крупному оборонному заводу Советского Союза, поставляющему вооружение Красной Армии. Теперь порт работает непосредственно на фронт. Коллектив порта свою работу оценивает так: на день раньше обработал судно с оборонным грузом — на день раньше приблизил победу над гитлеровскими захватчиками».

«Важнейшее фронтовое задание»

(две очереди строительства и начало работы Петропавловского морского торгового порта. 1942—1945 гг.)

На основании постановления ГКО и СНК СССР № 99-РС от 29 мая 1942 г. находившийся во Владивостоке заместитель наркома морского флота СССР А. А. Афанасьев 8 июня 1942 г. подписал приказ № 1/ДВ «О строительстве Петропавловского-на-Камчатке порта». Этот приказ стал итогом предварительно проведенной работы, в результате которой были намечены основные объекты будущего строительства. Так, еще 3 июня 1942 г. начальник Дальневосточного государственного морского пароходства (ДВГМП) утвердил титульный список по Петропавловску на 1942 г. на сумму 4 150 тыс. руб. Аналогичный перечень капитальных работ на второй квартал 1942 г., составленный еще до выхода приказа № 1/ДВ, предусматривал снос строений, отчуждение территории, пробную забивку свай под причалы, постройку общежития и временных сооружений, приобретение механизмов и транспорта. Титул третьего квартала 1942 г. на 1 643 тыс. руб. включал достройку причалов первой очереди, складов, сооружение дороги и общежития.

Приказ № 1/ДВ определял сроком начала строительства 15 июня 1942 г., причем уже через месяц следовало собрать доставленное из Находки общежитие, к 1 сентября — завершить сооружение угольного причала и площадки для хранения угля на мысе Сигнальном, а к 1 ноября — закончить «все остальные объекты титула». Под последними подразумевались, кроме отмеченного выше угольного хозяйства, сухогрузный причал на кошке, электростанция и два деревянных каркасных склада. Снабжение строительства материалами возлагалось на подразделения ДВГМП, являвшегося заказчиком.

10 июня 1942 г. А. А. Афанасьев одобрил сводный сметно-финансовый расчет на 1942 г. на сумму 4 150 000 руб. в ценах 1936 г., составленный Дальморпроектом (главный инженер Дубровин, старший инженер Филин). Он охватывал сооружение деревянного эстакадного причала на кошке, причала на мысе Сигнальном, свайных швартовных палов, образование территории и укрепление берега, устройство дамбы на кошке, соединявшей образуемую территорию с берегом, двух каркасных складов площадью по 1 920 кв. м, дороги-съезда, электроосвещения и водопровода на кошке.

19 июня 1942 г. НКМФ утвердил штатное расписание аппарата заказчика ДВГМП в Петропавловске в составе двух человек. Ими стали уполномоченный по строительству и старший бухгалтер (во второй половине 1943 г. эти должности занимали соответственно Б. С. Хачиян и В. Г. Баранова). В июле 1942 г. начальник Дальморстроя В. И. Степанов утвердил штат управления строительства порта в составе шестнадцати и производственно-линейный аппарат из одиннадцати должностей с месячным окладом 19 980 руб. Управление строительства по плану должно было начать действовать с 15 июня 1942 г. Фактически же первая партия стройматериалов и неукомплектованный аппарат управления прибыли в Петропавловск только 1 июля 1942 г.

В этот же день приемная комиссия управления во главе с В. В. Каплиевым и сдаточная комиссия, возглавляемая главным инженером порта АКО Т. Ф. Макаровым, подписали акт о передаче Дальморстрою территории законсервированного холодильника. По этому акту Дальморстрой получил два деревянных склада, деревянный гараж на пять автомашин, временную каркасную парилку для изготовления железобетонных блоков с земляным полом. Ему же достался восьмиквартирный рубленый жилой дом на фундаменте из бутового камня на улице Советской, 1, каждая квартира которого состояла из четырех помещений, одно из которых использовалось под кухню.

20 июля 1942 г. в управлении строительства состоялось техническое совещание. Начальник управления П. И. Котт, обрисовав сложное положение, царившее в его хозяйстве, заострил особое внимание собравшихся на недостатке копров: два имевшихся в наличии механизма не справлялись с забивкой причальных свай. Для того чтобы уложиться в установленный график работ, требовалось срочно восстановить и не позднее 25 августа 1942 г. пустить в действие еще два копра, взятые в аренду. Для выполнения этого срочного задания следовало организовать круглосуточные работы в две смены, а также «выделить одну женщину для обеспечения команд копров завтраками, обедами и ужинами». Это позволило бы экономить время, тратившееся на посещение вечно переполненной столовой. Еще одной задачей, требовавшей немедленного решения, называлось «бесхозяйственное отношение коллектива к материальным ценностям». Во избежание их хищения решили оградить все объекты строительства, установив на них въезды и выезды.

28 августа 1942 г. Котт предписал обезопасить работы. Для этого в карьере на мысе Сигнальном требовалось выполнить безопасный спуск, а грунт разрабатывать террасами шириной не менее полутора и высотой не более двух метров. Копровщики Матросов и Калинин обязывались не допускать к работе на механизмах новых рабочих без инструктажа. Их обучение наметили провести с 28 августа по 6 сентября. 4 сентября 1942 г. начальник строительства распорядился обеспечивать работавших только

кипяченой водой, для чего прорабам участков поручалось организовать специальные места, снабженные бачками и кипятильниками. Начальнику отдела снабжения к 7 сентября следовало снабдить всех рабочих рукавицами «по нормам Наркомтранспорта», передав их по акту начальнику участка ИТК № 7. На пошивку рукавиц направили бригаду из шести женщин.

Начинавшееся строительство столкнулось с массой сложностей, в том числе и организационных. Не всегда удавалось обеспечить четкое руководство его отдельными участками. Вскоре последовали первые «оргвыводы»: 7 сентября 1942 г. прораб Н. С. Майборода, «как не обеспечивший руководство гидротехническими работами на кошке», освобождался от обязанностей и переводился прорабом на строительство жилых домов. Командовать работами на кошке стал исполняющий обязанности техника Гурьянов.

Все строительство велось вручную из-за отсутствия каких-либо механизмов. Вот что об этом П. И. Котт сообщал начальнику Дальморстроя В. И. Степанову: «Большинство выполненных работ состоят из стоимости рабочей силы. На таких основных объектах, как образование территории углебазы и дороги на портовую кошку, производятся исключительно земляные работы. На объектах: двенадцатиквартирном доме и общежитии — производится сборка последних без укладки стройматериалов, ибо здания собираются вручную из готовых деталей. Кроме того, все работы производятся вручную, без применения какой-либо механизации…

Образование территории на мысе Сигнальном. Работы состояли из разработки грунта, перевозки его тачками и планировки территории без укладки каких-либо строительных материалов. По устройству дороги на портовую кошку работы состоят, в основном, из земляных работ с затратой небольшого количества лесоматериала и гвоздей… 90 % работы производится вручную, при отсутствии самых простейших средств механизации…»

5 августа 1942 г. при забивке сломалась деревянная свая причала на мысе Сигнальном. Осмотр других свай, выполненный 6 августа 1942 г. начальником проектно-изыскательской группы Дальморпроекта Н. А. Баландиным и главным инженером проекта порта Шурыгиным, показал, что они имеют отступления от чертежей, почему возможность поломок не исключалась и в дальнейшем. Сваи изготавливались сращиванием бревен. Из-за отсутствия достаточного числа квалифицированных плотников, малоподготовленных людей обучали прямо на месте, что и повлекло за собой отклонения от проекта.

В ноябре 1942 г. управление строительства расширяло пирс в порту АКО: в морской грунт забивались кусты свай, состоявшие из бревен диаметром до тридцати сантиметров и длиной более семи метров. Здесь их наращивали вполдерева на полутораметровую высоту и скрепляли стальными хомутами. Стоимость этих работ составила 47 154 руб.

Деревянные причал № 4 и склад, построенные в 1942—1943 гг.

16 декабря 1942 г. начальник строительства издал приказ № 69, в котором отметил отставание хода работ на причале мыса Сигнального от утвержденного руководством Дальморстроя графика. «Особо важные работы по устройству охранной рамы, постановке схваток, раскосов, подкосов на причале — сорваны. Эксплоатировать причал для выгрузки угля невозможно». Завершить эти работы, являвшиеся «в настоящий момент важнейшим фронтовым заданием», старшему прорабу Зыкину приказывалось к 22 декабря 1942 г., для чего ему следовало «под личную ответственность» рационально организовать рабочий день и расстановку плотников. Котт предупреждал, что невыполнение приказа будет

рассматриваться «как срыв важнейшего оборонного задания. Допущение медлительности и нераспорядительности повлечет за собой оргвыводы».

Тем не менее, к 31 декабря 1942 г. с намеченной программой справились лишь на 90 %. Одной из причин ее невыполнения, помимо отсутствия времени на подготовительные работы, стал недостаток копров. С большим трудом эти четыре устройства: плавучие № 1 и 2, береговые № 3 и 4 — удалось смонтировать из материалов и механизмов, найденных в различных организациях Петропавловска. В результате первый копер заработал 17 июля, а последний — четвертый, приводившийся вручную, — 4 октября. Позже, когда механизмы уже действовали, из Владивостока для них привезли лебедки, якоря, паровой молот и электростанцию мощностью 48 кВт.

Прибывавшее с материка строительное оборудование нередко было некомплектным и неисправным. Так, электростанция, компрессор, катер, болторезный и сверлильные станки помимо монтажа требовали ремонта и доукомплектования. В результате много сил уходило на розыски требующихся узлов и приспособлений на месте. Остро недоставало инструментов: «Несмотря на колоссальный объем работ по сверлению дыр в гидросооружениях (более пяти тысяч), строительство, за исключением электрофуганка и электрорубанка, не имело ни одной электродрели и электропилы». В результате «вопросы организационно-подготовительного периода не только отняли положенное для выполнения основных работ время, а и явились фактором, удорожающим строительство…»

Не менее остро недоставало стройматериалов. Так, только к августу 1942 г. стройка получила всего лишь треть потребного круглого леса и 70 % пиломатериалов. Круглый лес, пришедший 1 ноября 1942 г. на пароходе «Красноармеец», оказался слишком малого диаметра.

Туго шло дело и с отчуждением территории под объекты строительства на мысе Сигнальном и кошке: она была завалена грузами. Отдел капитального строительства НКМФ СССР командировал в Петропавловск инженера Николаева, который не смог быстро решить вопрос о передаче земельных участков строительству. Освободить их удалось лишь к 23 сентября. По этой же причине задерживалось и сооружение жилья, площадки под которое были предоставлены 27 июля и 2 августа 1942 г.

Столкнулся Дальморстрой и с интересами местных жителей, «угодья» которых подлежали уничтожению ввиду начинавшихся работ. 5 июля 1942 г. его руководителям поступило заявление «от огородовладельцев: 1. Маслова Трофима Федоровича, проживающего по улице Советской, № 111, 2. Турушкова Якова Ивановича, проживающего по улице Ленинской, № 72». Текст документа гласил: «В связи с передачей нашей площади, занятой под огород, под строительство жилого дома, просим возместить за понесенные нами расходы и труды следующее: 1) выдать натурой четыре ведра картофеля и 2) с оставшегося участка огорода (засаженного картофелем) площадью 400 кв. м предполагается снять урожай в количестве 500 кгр. по цене 5 руб. за кгр., что составляет сумму 2 500 руб., 3) за разработку, планировку и внесение удобрения на площадку оплатить 500 рублей. Итого подлежит возмещению: 1) натурой — четыре ведра картофеля, 2) деньгами — три тысячи рублей».

Но, пожалуй, главной сложностью оставался большой недостаток рабочих рук, обеспеченность которыми составляла всего 20—30 % от потребности. Средняя численность рабочих была равна: в июле — 166, в августе — 241, в сентябре — 266, в октябре — 246, в ноябре — 228, а в декабре она вновь снизилась до 169 чел. К тому же для освобождения территории на мысе Сигнальном, занятой авиаторами, приходилось снимать людей для переноса сооружений гидроаэропорта на Халактырку.

Не хватало квалифицированных специалистов: плотников, столяров, копровых рабочих, маляров и штукатуров требовалось 118, в наличии же имелось от 30 до 64 чел. Особенно много нужно было плотников, занимавшихся сращиванием деревянных свай для будущих причалов. Из-за отсутствия подготовленных работников приходилось использовать необученных, готовя их на месте. Эта вынужденная мера сопровождалась убытками, вызванными браком и его переделкой, порчей и утратой инструментов. В декабре 1942 г. в соответствии с распоряжением заместителя начальника Дальморстроя А. Н. Виноградова об отпуске средств на организацию обучения, на стройке сформировали три ученические бригады плотников: Трубина в составе 20 чел., Богатырева — 15 чел., Смолянинова — 20 чел. Срок обучения определялся в один месяц и должен был завершиться к 10 января 1943 г.

Основной рабочей силой являлись «зэки» из исправительно-трудовой колонии (ИТК) № 7, «в большинстве своем из рецидивистов и уголовщиков». Эта публика трудиться не жаждала: «в процессе работы были десятки случаев отказов, умышленной порчи инструментов. Были случаи, когда бригада, не желая работать на выкатке леса, после работы умышленно утопила весь инструмент, в том числе 27 багров. Выданные водолазные костюмы или резиновые сапоги заключенными умышленно рвутся, после чего по мотивам “нет резиновых сапог” от работы отказываются. Очень сильно развито воровство…»

На стройке трудились 18 бригад, возглавляемые бригадирами Тарчуковым, Трубиным, Шамаевым, Мамот, Машьяновым, Малининым, Коротаевым, Юрченко, Смоляниновым, Гребневым, Медвинским, Волковым, Новоселовым, Орловым, Гуськовым, Федоровым, Богатыревым, Гизатулиным. Их состав

постоянно обновлялся, что создавало сложности в адаптации людей к новым видам деятельности и снижало производительность труда, приводя к «большим тормозам в работе».

Конечно, это не означало, что на стройке не было хорошо работавших заключенных. Лучшими считались бригады плотников Трубина, Богатырева, Смолянинова и сборная бригада Новоселова. С их членами для закрепления на постоянных рабочих местах, как мы знаем, даже велись теоретические занятия. Имелись «фронтовые» бригады, перевыполнявшие нормы на 150—170 %, но их было мало, поэтому в целом по строительству нормы выработки еле-еле достигали 100 %, снизившись в ноябре и декабре 1942 г. по отдельным коллективам до 10—15 %.

Руководство стройки полагало, что значительная доля вины в этом лежала на командовании колонии, являвшемся монопольным поставщиком рабочих и чувствовавшем себя хозяином положения. Его недальновидная политика, носившая летом и осенью 1942 г. скрытый характер, к началу зимы приняла «более открытую форму и в больших размерах». Проявлялось же это в том, что колония без ведома строительства снимала из бригад лучших работников, как квалифицированных, так и просто пригодных по состоянию здоровья для использования на тяжелых зимних земляных работах. «Это "выдергивание" из бригад лучших рабочих привело к тому, что на 1 января (1943 г. — *С. Г.*) выход на работы по строительству порта достиг 190—200 чел. в день, причем контингент "из доходяг", людей физически нездоровых, благодаря чему ежедневно имеются отказчики. Отказ от работы перешел в явные забастовки. С 1 по 8 января с. г. отказались от работы и не работали в течение ряда дней по три бригады (Мельников, Шамаев, Мамот) в количестве сорока человек, мотивируя отсутствием резиновых сапог, брезентовых курток и брюк, резиновых рукавиц».

К тому же руководство стройки подозревало командование ИТК в том, что оно занимается «всякими скрытыми и открытыми махинациями, вынуждая строительство оплачивать незаконные платежи, прикрывая их секретностью имеющихся якобы у лагеря указаний Главка». При отказе от уплаты на строительство оказывалось давление в виде уже знакомого снятия квалифицированных рабочих или их законвоирования. Так, на следующий же день после того, как не было подписано незаконное приложение к договору между стройкой и ИТК, оказались законвоированы работавшие на копрах. В результате копер № 3 простоял 17 дней, и только после двукратного вмешательства обкома и горкома ВКП(б) удалось получить для него людей и запустить механизм в действие.

Несмотря на решение СНК СССР, на строительство порта выделялись всего двести вместо требовавшихся пятисот человек, большинство которых составляли «отказчики» и неквалифицированные. Стройке не хватало не только рабочих, но и управленцев всех рангов. С учетом того, что должны были одновременно сооружаться семь объектов, туда требовалось не менее трех прорабов и шести десятников, на деле же до ноября 1942 г. не имелось ни одного. Их обязанности исполняли заключенные. «Результатом этого явились неоднократные случаи приписок в нарядах и другие нежелательные факты, удорожающие строительство».

Деревянный причал № 5, построенный в 1942—1943 гг.

Наступившие холода потребовали принять дополнительные усилия для обеспечения нормальных условий жизни. 7 января 1943 г. Котт распорядился «во исполнение приказа № 1 заместителя начальника Дальморстроя тов. Виноградова» очистить снег, утеплить капоты машин, создать запас лопат и метел, а также выделять по два человека и закрепить за ними шлюпку «специально для сбора дров на воде катером». Этими дровами затем топили помещения.

В течение первой половины 1943 г. Дальморстрой вел работы на трех участках: № 1 — на мысе Сигнальном (причал, образование территории с дноуглублением, прокладка водопровода и дороги на мыс), № 2 — на кошке (причал, образование территории для склада, устройство водопровода и дороги на кошку), № 3 — постройка жилья. Почти все эти объекты первой очереди были завершены к ноябрю 1943 г. с незначительным отклонением от намеченных сроков. Продолжались лишь работы на причале мыса Сигнального, да полностью не были закончены территории и автодороги: здесь не успели укрепить откосы, так как из-за отсутствия барж не удалось доставить камень, добытый в карьере на противоположном берегу Авачинской губы в бухте Тарья. В число завершенных вошли также двенадцати и восьмиквартирные дома, общежитие и склады № 1 и 2 на кошке. Качество произведенных работ признавалось хорошим и соответствующим техническим условиям.

12 мая 1943 г. особым указом Президиума Верховного Совета СССР на всех предприятиях НКМФ и Главного управления Северного морского пути введено военное положение по типу ранее установленного для железнодорожного транспорта страны (с 15 апреля).

С мая по сентябрь 1943 г. стройку возглавлял А. И. Колтохин. Затем его перевели в обком ВКП(б) на должность инструктора промышленного отдела, но по роду деятельности он до конца войны был тесно связан со строительством. А. И. Колтохина сменил И. П. Воронин. 21 сентября 1943 г. он получил от начальника Дальморстроя В. И. Степанова доверенность на ведение дел: «Уполномочиваю начальника строительной конторы Дальморстроя в Петропавловске-на-Камчатке Воронина Ивана Петровича руководить всеми строительными и монтажными работами…»

30 сентября 1943 г. опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР «О присвоении звания Героя Социалистического Труда тов. Микояну А. И.» за особые заслуги в области постановки дела снабжения Красной Армии продовольствием, горючим и вещевым имуществом «в трудных условиях военного времени». Как мы знаем, деятельность Петропавловского порта имела к этому самое прямое отношение.

Меры по расширению порта, предпринятые в 1942 — первой половине 1943 г., не позволили преодолеть все сложности, возникавшие в ходе перевалки все возраставшего потока импортных грузов. Порт, хотя и пополнился причалами и складскими помещениями, почти не располагал механизацией, за исключением конвейеров. На повестку дня встал вопрос о создании современного мощного механизированного предприятия. Принципиально он был разрешен 16 октября 1943 г.: в этот день ГКО принял постановление № ГОКО-4344-с, а СНК СССР издал распоряжение № 19769-РС.

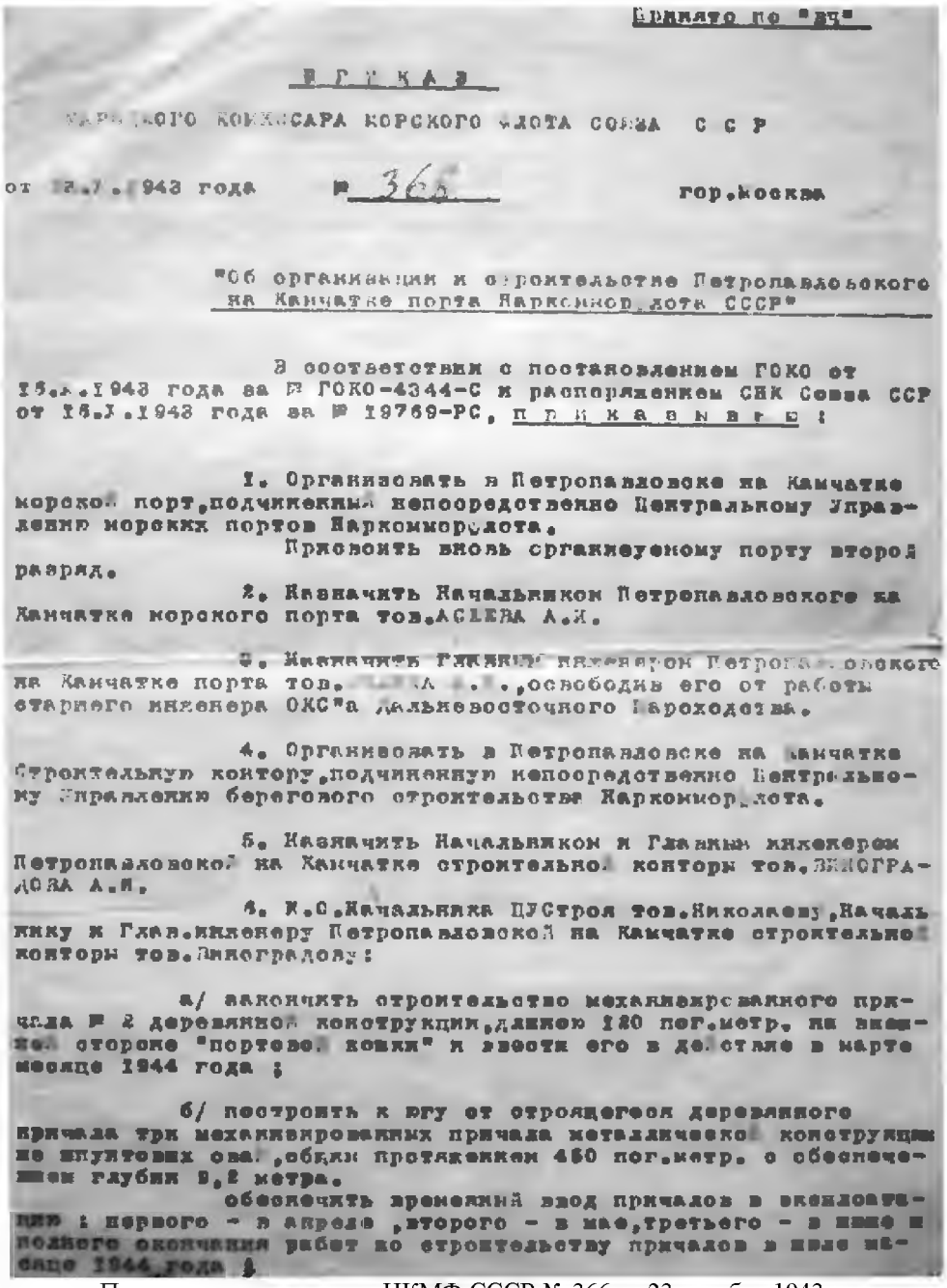
Первым шагом в направлении осуществления этих правительственных решений стала организация 1 ноября 1943 г. Петропавловской строительной конторы НКМФ СССР. Она появилась в соответствии с приказом по наркомату № 366 «Об организации и строительстве Петропавловского-на-Камчатке морского порта Наркомморфлота СССР», подписанным 23 октября 1943 г. Стройконторе передавались все работы в порту, которые до этого вел Дальморстрой. Начальником Петропавловской стройконторы НКМФ СССР был назначен Алексей Николаевич Виноградов, до этого работавший заместителем начальника и главным инженером Дальморстроя.

важности предстоящего строительства свидетельствует особое внимание, которое ему уделяло руководство страны. Так, 20 ноября 1943 г. специальным приказом НКМФ СССР № 518/л А. Н. Виноградову сохранялся персональный месячный оклад в размере 3 000 руб. Он получил правительственную доверенность на ведение всех дел: «Настоящим уполномочиваю начальника Петропавловской-на-Камчатке строительной конторы ЦУСТРОЯ Наркомморфлота Виноградова Алексея Николаевича заключать договора, нанимать рабочую силу, совершать все дозволенные кредитные банковские операции, открывать и закрывать счета, получать со счетов деньги, вести дело в судах и арбитражах и совершать все прочие действия, связанные со строительством, передоверять другим лицам по усмотрению частично или полностью. Заместитель народного комиссара морского флота *Белахов*».

Средства на работы выделял Промбанк (то есть Банк финансирования капитального строительства промышленности, транспорта и связи). Его уполномоченный в Петропавловске получил из Москвы указания об обслуживании строительства под руководством А. Н. Виноградова без проекта и смет, но по согласованным единым расценкам.

Главной задачей, ставившейся приказом № 366 перед Петропавловской строительной конторой, было сооружение капитальных причалов для перевалки генеральных грузов, оснащенных портальными кранами, получивших номера 3, 4 и 5, а также десяти разборных металлических импортных складов. Все это следовало ввести в строй в течение 1944 г. Проектное задание составил Центрморпроект ЦУстроя НКМФ, выполнив его в сокращенном виде, без детальной проработки и выпуска рабочих чертежей. Технический проект причалов разработала действовавшая в Петропавловске группа Центрморпроекта в

составе главного инженера Г. И. Кошмана, инженеров В. А. Гришаева, Н. И. Талатонова и С. П. Томковича.



Принято по "вч"

ПРИКАЗ

НАРОДНОГО КОМИССАРА МОРСКОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР

от 23.X.1943 года № 366 гор.Москва

"Об организации и строительстве Петропавловского на Камчатке порта Наркомморфлота СССР"

В соответствии с постановлением ГОКО от 15.X.1943 года за № ГОКО-4344-С и распоряжением СНК Союза ССР от 15.X.1943 года за № 19769-РС, приказываю:

1. Организовать в Петропавловске на Камчатке морской порт, подчиненный непосредственно Центральному Управлению морских портов Наркомморфлота.

Присвоить вновь организуемому порту второй разряд.

2. Назначить Начальником Петропавловского на Камчатке морского порта тов. АСЕЕВА А.И.

3. Назначить Главным инженером Петропавловского на Камчатке порта тов. [illegible] А.И., освободив его от работы старшего инженера ОКС"а Дальневосточного Пароходства.

4. Организовать в Петропавловске на Камчатке Строительную контору, подчиненную непосредственно Центральному Управлению берегового строительства Наркомморфлота.

5. Назначить Начальником и Главным инженером Петропавловской на Камчатке строительной конторы тов. ВИНОГРАДОВА А.И.

6. И.О. Начальника ЦУСтроя тов. Николаеву, Начальнику и Глав. инженеру Петропавловской на Камчатке строительной конторы тов. Виноградову:

а/ закончить строительство механизированного причала № 2 деревянной конструкции, длиною 120 пог.метр. на внешней стороне "портовой кошки" и ввести его в действие в марте месяце 1944 года;

б/ построить к югу от строящегося деревянного причала три механизированных причала металлической конструкции из шпунтовых свай, общим протяжением 450 пог.метр. с обеспечением глубин 9,2 метра.

обеспечить временный ввод причалов в эксплоатацию: первого - в апреле, второго - в мае, третьего - в июне и полного окончания работ по строительству причалов в июле месяце 1944 года;

Первая страница приказа НКМФ СССР № 366 от 23 октября 1943 г.

2 ноября 1943 г. группа Центрморпроекта получила от уполномоченного отдела капитального строительства ДВГМП Б. С. Хачияна наряд на выполнение съемки участка территории порта южнее основания кошки и проведение промеров глубин возле берега. Эти изыскания предназначались для составления проекта создания новой территории порта и плана дноуглубления. Территория причалов располагалась южнее основания кошки. Здесь склоны Петровской сопки образовывали косогор высотой до двадцати пяти метров, круто обрывавшийся в сторону бухты (угол наклона в среднем составлял сорок пять градусов). У подножья косогора, бурно заросшего кустарником и отдельными березками, вдоль берега полосой шириной до пяти метров протягивалась «обсушка». В южной части она отсутствовала, и во время прилива вода вплотную подходила к скальному обрыву.

Проектируемые причалы представляли собой ранее не применявшиеся в отечественной практике набережные стенки из импортного стального шпунта типа ZP-38 фирмы «Bethlehem Steel Company». Каждая шпунтина имела длину девятнадцать метров. Причальная шпунтовая стенка соединялась с анкерной, забивавшейся от нее в двадцати двух метрах. Анкерная стенка выполнялась из шпунта типа «Carnegie M-116». Обе стенки соединялись стальными круглыми тягами трехдюймового диаметра (76,2

мм), пространство между ними заполнялось грунтом. Наибольшая глубина у причала должна была составить девять метров от горизонта отлива. Причал возвышался над этим же горизонтом на три с половиной метра.

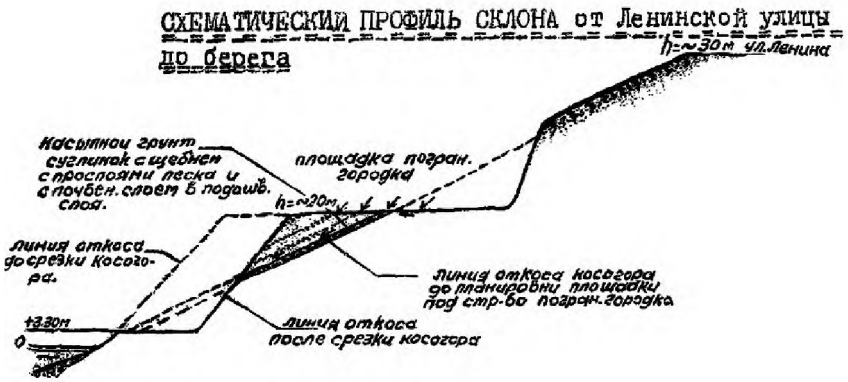


Схема разработки склона Петровской сопки

Представитель заказчика Б. С. Хачиян полагал, что к 1 ноября 1943 г. «можно считать строительство порта первой очереди (некапитальной. — *С. Г.*) в основном законченным». Теперь пришло время сооружения второй очереди, которую должны были составить ряжевый причал на кошке, электростанция, дванадцатиквартирный дом, двухэтажное общежитие, а также монтаж двух портальных кранов и перегрузочных механизмов. Кроме них «выявилась необходимость включения в план 1943 г. следующих объектов: а) радиостанция, б) мехмастерская на кошке, в) жилой дом для переселения жильцов сносимых строений, г) временные сооружения, связанные с доставкой камня из бухты Тарья». На последний квартал 1943 г. НКМФ утвердил план финансирования в объеме 7,8 млн руб.

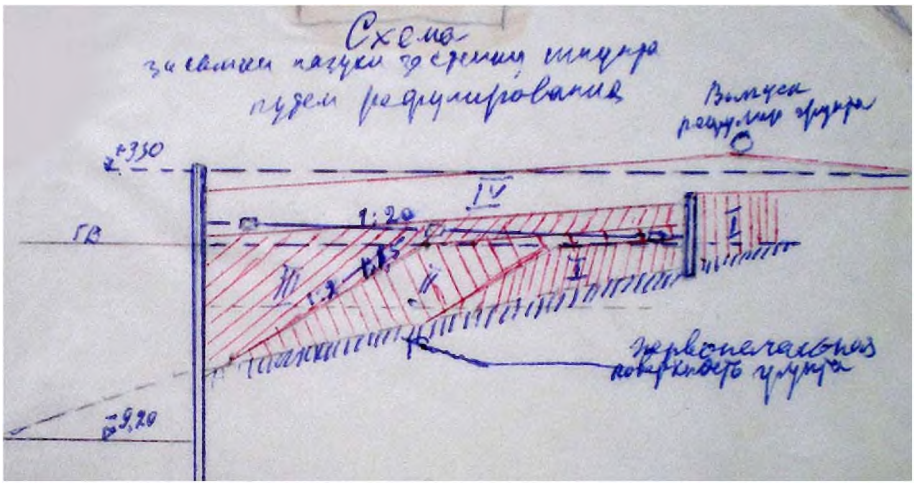


Схема засыпки грунта за шпунтовую стенку. Автограф А. Н. Виноградова

В начале ноября 1943 г. в соответствии с указанием уполномоченного ГКО И. Д. Папанина готовилось начало образования территории ниже здания облисполкома на месте трех будущих причалов, сооружался рельсовый путь от площадки возле облисполкома до мыса Сигнального. Одновременно намеревались начать подготовку к установке шпунтовой набережной длиной 130 м с внутренней стороны кошки, но этого сделано не было.

Вскоре в Петропавловск из Москвы пришло упомянутое выше проектное задание Центрморпроекта ориентировочной стоимостью в 36 млн руб., включавшее сооружение шпунтовой набережной от внешней стороны основания кошки до облисполкома длиной 450 м и создание на этом протяжении территории шириной 100 м, строительство шести складов, 12 двухэтажных жилых домов и другие работы. Кроме этого, стройка ожидала прибытия 25 сборных двухквартирных домиков. «По указанию тов. Папанина, все перечисленные объекты являются важными и подлежат выполнению в срочном порядке».

План четвертого квартала 1943 г. включал также отчуждение территории кошки «для увеличения эксплуатационной площади Морфлота» и снос находившихся на ней строений: временных сооружений законсервированного холодильника (трех жилых домиков, склада, гаража, электростанции), дома гидрометеослужбы, жилых домов, стоявших вдоль обрыва с внешней стороны кошки.

Главным объектом второй очереди становились ряжевый причал и набережная, через которые предполагалось обрабатывать поступающий импорт. Появление новых объектов стало следствием постановления ГКО от 16 октября 1943 г. Впрочем, текста самого постановления в Петропавловске еще не получили: все разъяснения здесь ожидали после прибытия А. Н. Виноградова, «который, по имеющимся сведениям, назначен начальником стройуправления порта. Приезд ожидается в ближайшие дни».

Теперь вторая очередь строительства порта включала:

— *ряжевый причал*, для которого намечалось выполнить подготовительные работы по устройству стапелей, приступить к рубке ряжей и начать устройство каменной постели для них. Но заготовка камня к ноябрю 1943 г. так и не началась, к строительству временных сооружений, связанных с его доставкой, также не приступали. Транспорта для перевозки камня не имелось. Причал для экономии леса спроектировали не сплошным, а комбинированным. Он состоял из пяти ряжевых быков, расстояния между которыми заполняли ряжи (деревянные клети, заполненные камнем), на три метра поднимавшиеся над каменной постелью, насыпанной на дне моря. На них возвышались стояки, а над ними — «верхнее строение». На месте причала в соответствии с распоряжением И. Д. Папанина пока был построен временный причал на козлах, имевший два схода. Он стоял так, что не препятствовал устройству каменной постели на дне;

— *причальную набережную*, для которой на кошку уже выгрузили несколько десятков шпунтин, но никакого оборудования для их забивки еще не имелось;

— *двенадцать двухэтажных домов*, типовой проект которых пока отсутствовал. Кроме них на пароходе «Ванцетти» пришли разборные одноэтажные домики. Их комплекты не имели маркировки, часть стройматериалов была помята и сломана. Эти домики предполагалось установить в будущем поселке порта в районе Кислой ямы (за строящимся зданием облисполкома). «К такому поселку надо будет предусмотреть водопровод и устройство подъезда, с чего, видимо, и придется начинать. Отвод территории — в стадии разрешения»;

— *радиоцентр* в составе радиостанции и склада горючего. Первоначально его намечали разместить на подножии мыса Сигнального, но в связи с тем, что здесь должен был проходить железнодорожный путь до грузовой площадки, его решили перенести в другое место. И. Д. Папанин настаивал на размещении радиоцентра на сопке мыса Сигнального, но этот вариант требовал выемки около тридцати тысяч «кубов» скалистого грунта для устройства площадки, был трудоемким и дорогостоящим. Поэтому решили остановиться на участке в районе, намеченном под строительство поселка;

— *электростанцию*, для которой не было никаких проектных материалов, но ожидался приезд с ними специалиста из Москвы;

— *временные сооружения* для обеспечения строительства второй очереди: кузницу, механическую и столярную мастерские, гараж. Для их размещения, а также для создания стройплощадки решили рефулировать дополнительный участок, примыкающий к внешней стороне основания кошки с таким расчетом, чтобы он вошел в план работы по образованию территории вдоль шпунтовой стенки.

К этому добавлялось дноуглубление с образованием грузовой площадки против здания облисполкома и вдоль будущей шпунтовой набережной. Сюда с конца ноября должна была встать «Зея», пока работавшая в Ковше над котлованом под ряжевый причал по линии существовавшего причала АКО.

5 декабря 1943 г. в Петропавловск пришел пароход ДВГМП «Белоруссия», доставивший руководство стройконторы во главе с А. Н. Виноградовым, инженерно-технический персонал и нескольких монтажников, возглавляемых С. Н. Глушенковым. Пароход привез и часть оборудования: разобранный трехтонный кран, передвижную импортную электростанцию мощностью 600 кВт, смонтированную в железнодорожном вагоне, части стотонного крана и паровой гусеничный кран.

6 декабря 1943 г. А. Н. Виноградов издал свой приказ № 1: «1. В соответствии с решением ГКО от 16-го октября с. г. и приказа Наркома Морского Флота за № 366 от 23-го октября с. г. считать с 1-го ноября стройучасток Дальморстроя ликвидированным и организованной с 1-го ноября Петропавловскую строительную контору ЦУСТРОЯ НКМФ. 2. Во исполнение приказа Наркома Морского Флота СССР от 23-го октября с. г. за № 366 сего числа прибыл и приступил к исполнению обязанностей начальника и главного инженера Петропавловской стройконторы НКМФ. 3. Тов. Воронину Ивану Петровичу приступить с 6-го декабря с. г. к исполнению своих прямых обязанностей моего заместителя. 4. В связи с организацией Петропавловской стройконторы во всей служебной переписке, денежной, юридической, технической, материальной документации в дальнейшем именовать “Петропавловская строительная контора НКМФ” или сокращенно “Стройконтора НКМФ”. Впредь до получения устава допустить наименование “Камчатморстрой”…»

Руководящий состав стройконторы в декабре 1943 г. представляли: главный механик В. Л. Горбей, начальник планово-производственного отдела, он же заместитель главного инженера В. В. Каплиев,

инженер по технике безопасности В. В. Афоничев, старший инженер Н. А. Корнев, главный бухгалтер М. К. Твиров, начальник гидротехнического участка на кошке М. П. Славкин, механик участка Б. П. Проценко, прораб М. М. Никитин, начальник гидротехнического участка на мысе Сигнальном Бронштейн, прораб участка Ратобыльский, начальник промышленно-гражданского участка Майборода, инженеры Тупицин и Драгин, прораб И. Е. Усик, начальник монтажного участка С. Н. Глушенков, механик Ф. Т. Шумбасов, прораб И. К. Назаров.

Руководители строительства порта. Крайний справа — А. Н. Виноградов

С момента организации стройконторы, когда резко изменился объем и состав работ, для выполнения намеченной постановлением ГКО программы по созданию современного порта были созданы три участка: гидротехнический, монтажный и промышленно-гражданского строительства. Тогда же началось реальное решение проблемы отсутствия рабочих рук, которые должны были работать на строительстве порта. Видимо, с учетом того, что труд использовавшихся до этого заключенных оказался малоэффективным, ГКО еще 20 февраля 1943 г. принял постановление № 4707 о передаче портам военнослужащих. Около трехсот из них трудились в качестве грузчиков в порту АКО. На плотницкие работы (строительство ряжей, временных зданий и жилых домов) можно было направить пятьсот, сооружение рельсового пути и образование территории могли занять еще тысячу человек. Постановление ГКО № 4344-с выделяло на строительство до трех тысяч человек. Но разместить их было негде. В качестве временного выхода предлагалось расселить ИТК № 7 «по командировкам», а на освободившейся площади построить десяток одноэтажных сборных домов.

В состав Камчатморстроя вошло более тысячи красноармейцев во главе со строевыми командирами. Большинство этих военнослужащих 101-й стрелковой дивизии являлись местными жителями. Их разместили в здании недостроенного хлебосухарного завода у сопки Зеркальной, находившемся на расстоянии нескольких километров от порта. Ввиду отсутствия транспорта воины ходили на работу и обратно пешком. На это тратилось много времени, что вызывало недовольство людей и снижало производительность их труда.

Вскоре последовало распоряжение демобилизовать рядовых красноармейцев и закрепить их за портом как военизированных рабочих. Это позволило частично решить жилищную проблему: местные жители разошлись по домам. Всего строительство имело три общежития, в которых размещались пятьсот рабочих, некоторые расселились на частных квартирах.

Часть тех, у кого жилье отсутствовало, поместили в носовой оконечности аварийного парохода «Херсон». Этот сухогруз из знаменитой серии «Либерти», выполнявший перевозки грузов между

портами СССР и США, 4 июля 1943 г. сел на мель на восточном побережье Камчатки, а 23 июля разломился пополам. Обе половины судна остались на плаву и в конце июля 1943 г. были прибуксированы в Петропавловск. Носовую часть «Херсона» поставили возле кошки. Условия проживания в трюмах парохода были очень тяжелыми, поэтому было решено начать строительство для его «населения» барака на Красной Сопке.

В январе 1944 г. состояние общежитий Камчатморстроя оценивалось как антисанитарное. «Общежития… в запущенном антисанитарном состоянии. Отсутствуют умывальники, сушилки, оборудованные сплошные двух- и трехъярусные нары не соответствуют наличию размещенных рабочих по объему и площади помещений. Постельными принадлежностями полностью не обеспечены. Санобработка общежитий не производится, смена белья и постельных принадлежностей нерегулярна».

Но постепенно здесь навели порядок. Все общежития снабдили простейшей мебелью: кроватями, тумбочками и табуретками. Один раз в месяц помещения подвергались дезинфекции. При общежитии на хлебосухарном заводе действовали прачечная, сапожная мастерская, парикмахерская и медпункт. Здесь же имелся «Ленинский уголок», работавший ежедневно по вечерам в будние дни и весь день по воскресеньям. Уголок располагал библиотечкой из пятисот книг. Кроме этого, «в целях улучшения культурного обслуживания рабочих при общежитии организованы музыкальный, драматический кружки, непосредственно в общежитии часто демонстрируются кинофильмы. Силами кружков самодеятельности показываются художественные постановки, проводится ряд других культурных мероприятий. При общежитии также организовываются вечера вопросов и ответов, прочитывается ряд лекций, докладов на политические темы».

Барак-общежитие на Красной Сопке (Кислая Яма), 1944 г.

Если с культурно-бытовым обслуживанием портостроителей дело обстояло более-менее нормально, то вот со снабжением их обмундированием и зимней теплой одеждой было совсем плохо. С октября 1943 г. до конца 1944 г. они полностью получили лишь американские ботинки и нательное белье (1 974 пары). Около семисот человек не имели теплой одежды (было получено всего 235 пар валенок, 135 полушубков, 134 ватных костюма). Большая часть рабочих из-за полного отсутствия выходной одежды не могли посещать городские зрелищные учреждения: кино, театр, клубы.

Бывшие военнослужащие получали сдельно-премиальную заработную плату, за перевыполнение планов им полагалась премия. Это стало существенным стимулом к повышению производительности труда и квалификации.

В декабре 1943 г., к моменту начала активных работ по сооружению второй очереди порта, численность рабочих за счет военнослужащих выросла вдвое по сравнению с ноябрем и почти втрое по сравнению с летними месяцами. В среднем же в течение 1943 г. стройка располагала всего 28 % требовавшихся рабочих рук. За год на строительно-монтажные работы затратили 51 751 человеко-день вместо 46 500, то есть на 11 % больше. Это объяснялось большим удельным весом земляных работ, ведшихся исключительно вручную заключенными и военнослужащими. Как и в прошлом году, в течение месяца состав бригад «зэков» ИТК № 7 менялся несколько раз. Производительность их труда составляла в среднем 60—80 %, снижаясь у отдельных бригад «доходяг» до 15 %.

«Спецконтингент», то есть военнослужащих, временно прикрепили к столовой № 7 общепита Камчатторга. Так как его численность была велика, то столовая не могла быстро и без задержек кормить людей, в результате перерывы в работе на прием пищи затягивались. Учитывая это, горисполком решил

с 27 ноября 1943 г. использовать для спецрабочих помещение еще не завершенной столовой порта. Ее достройка и сдача Горрыбкоопу намечались на 15 декабря 1943 г.

Вот меню строителей на обычный день 8 мая 1943 г. (вес продуктов, входивших в состав блюд, указан в граммах): «Щи рыбные: капуста — 150, рыба соленая — 50, мука 30 % — 20, сало-шпиг — 10. Суп фасолевый: фасоль — 40, рыба соленая — 50, мука 30 % — 30, сало-шпиг — 10. Суп с клецками: мука 30 % — 80, рыба соленая — 50, сало-шпиг — 10. Рыба отварная с лапшой: рыба соленая — 150, крупа манная — 40, сало-шпиг — 10, мука 30 % — 10. Шницель мясной: мясо оленина — 100, крупа манная — 40, мука 30 % — 10, сало-шпиг — 10. Сельдь — 100. Чай сладкий. Хлеб 30 % — 30». Из него следует, что горячие блюда выдавались три раза в день, а основными исходными продуктами являлись соленая рыба и мука.

8 августа 1943 г. в столовой порта отмечены «желудочно-кишечные заболевания, носившие массовый характер. Заболело 45 чел., из которых 15 было госпитализировано». Причиной этого происшествия стали нарушения санитарного режима и правил приготовления пищи: «недовар, недожар». На будущее категорически запрещалась продажа мясных и рыбных блюд, приготовленных накануне, и требовалось «обеспечить столовую достаточным количеством кипячено-остуженой воды, провести очистку территории, рыбу перенести в ледник…»

В декабре 1943 г. питание рабочих должна была наладить некогда закрытая столовая Камчатторга, располагавшаяся в городском парке культуры и отдыха на сопке Никольской. Она могла обслужить до двухсот строителей. Горисполком специальным решением предписал председателю Горрыбкоопа открыть ее не позднее 5 декабря 1943 г.

Столовая и магазин, построенные в 1943—1944 гг.

До 12 ноября 1943 г. на строительстве ежедневно трудились около двухсот заключенных ИТК № 7. С 12 ноября начала прибывать «специальная рабочая сила» — военнослужащие, выделенные на строительство в соответствии с решением ГКО. Их первая партия насчитывала 224 чел. Через неделю, 19 ноября прибыли 33 чел., затем 27 ноября в распоряжение стройки откомандировывались еще 57 красноармейцев. В результате к концу ноября ежедневно работали около 450 чел. Часть людей (до семидесяти) болела или входила в число «обслуживающих по специальной рабочей силе», то есть несших наряды.

С 8 по 23 ноября основная масса рабочих, в том числе все плотники, были заняты работами по специальному заданию И. Д. Папанина. К концу месяца людей переместили на строительство подсобных и вспомогательных объектов: механических мастерских, гаража, кузницы, заправочной станции и карьера для заготовки камня для ряжей. Из основных объектов началось строительство стапеля под ряжевый механизированный причал, одновременно заготавливались брусья для ряжей.

В середине декабря 1943 г., с передачей Камчатморстрою красноармейцев, строительство порта вступило в новую фазу: разработки откоса ниже ул. Красноармейской от кошки до Красного Яра и образования территории, на которой позже началось возведение причалов № 3, 4, 5 и 6. Так порт перешагнул свою традиционную границу: южный берег кошки.

Вот что вспоминал об этих событиях один из первостроителей — Ефим Андронович Тупиков, тогда рядовой красноармеец: «В первый день начала строительства порта (15 декабря 1943 г. — *С. Г.*) на

работу вышли сто бригад, около тысячи двухсот человек, молодых, здоровых парней в возрасте от двадцати до тридцати лет, готовых приложить свои силы к полезному труду. Бывшим воинам пришлось сменить свои воинские специальности пулеметчиков, минометчиков, артиллеристов, стрелков и многих других на новую специальность — землекопа… Что-что, а землю копать солдат умеет…

На третий день утром, перед началом работ, последовала команда: каждой бригаде сократить ширину фронта работ на треть и организовать работу в два яруса. Это было связано с тем, что Красный Яр, расположенный в южной части будущего порта, представлял собой монолитную скалу, которая не поддавалась ручной разработке, а другой техники у нас пока не было. В северной части порта тоже пришлось оставить небольшой участок работ. Но здесь причина была совершенно иной: несколько ниже того места, где мы вели разработку грунта, стояли маленькие домики, в которых жили люди, и потому разрабатываемый грунт перемещать было некуда. А о переселении людей пока не могло быть и речи: для того, чтобы их переселить, надо было построить жилье. Поэтому было принято решение оставить эти участки до лучших времен».

В общей сложности отсюда предстояло переселить четырнадцать семей и несколько одиноких жильцов. 6 декабря 1943 г. горисполком распорядился снести постройки, а жильцов до 10 декабря перевести в другие помещения. Камчатморстрой должен был выселить из порта семьи военнослужащих и рабочих, а порт — освободить для них десять комнат в доме на улице Советской, 68а. В свою очередь Камчатморстрой предоставлял порту для размещения бойцов, ранее живших в этом доме, места в общежитии на улице Микояновской, 23 (ныне улица Ленинградская).

Земляными работами на откосе руководил прораб В. И. Захаров. В первые дни грунт, сбрасываемый с него вручную, падал на прибрежную полосу и в воду. Постепенно срезаемый откос все дальше и дальше отодвигался от воды, поэтому землю до сброса в воду приходилось перемещать с места на место несколько раз. Это резко замедлило ход работ и потребовало изготовления простейших средств малой механизации — ручных тачек, которые решили делать прямо на месте, на снегу и морозе.

Е. А. Тупиков вспоминал: «Нашим заданием было изготовить три тачки в день на каждого человека, и их надо было сделать во что бы то ни стало. И все-таки в этот день мы не все смогли выполнить это задание. Но в следующие дни уже все стали делать по три, а многие и по четыре тачки. Изготовленные тачки забирались прямо с “конвейера”, их все еще не хватало…

В один из обычных рабочих дней к нашей бригаде подошел солидный средних лет мужчина.

— Здравствуйте, братцы!

— Здравствуйте, — не очень дружно ответили мы.

— О, вы свой автомобильный завод открыли?

— На таких автомобилях далеко не уедешь, — заметил кто-то из нас.

— Ничего, ребята, скоро будут у вас и настоящие автомобили, будет и другая техника! Моя фамилия Папанин, а приехал я к вам затем, чтобы посмотреть на месте, как будет строиться порт, и что для этого нужно. Как вы думаете, к осени следующего года построим мы порт?

Сейчас мы уже с некоторой осторожностью перед высоким начальством отвечали, что порт обязательно построим, но Иван Дмитриевич разговаривал с такой подкупающей простотой, что мы забыли об осторожности и охотно отвечали на его вопросы…»

Между прочим, народная молва приписала И. Д. Папанину авторство вот таких стихов:

Берите лопату, лом и кайло.
Братцы, не жалейте труда,
Все сыпьте в «морское хайло»,
И скоро отступит вода.
Все будет весомо втройне:
И порт, и шпунтовый причал,
И неизбежный конец войне.
Лишь бы порт работать начал.
Тогда врагу — могила вдвойне...

Может быть, не очень складно, но по смыслу весьма точно…

С планом работ к концу 1943 г. справились всего на две трети. Причиной этого А. Н. Виноградов называл «недостаток организованного, вполне оснащенного копрового хозяйства, совершенное отсутствие плавсредств, отсутствие автотранспорта и горючего, нерегулярное и недостаточное поступление основного строительного материала — круглого и пиленого леса, недостаток потребной рабочей силы и, до некоторой степени, — частая смена руководства участком». Кроме этого, недоставало импортного шпунта, отсутствовали квалифицированные рабочие.

Приказом № 336 от 23 октября 1943 г., подписанным наркомом морского флота СССР П. П. Ширшовым, в Петропавловске организовывался «морской порт, подчиненный непосредственно

Центральному управлению морских портов Наркомморфлота». Ему присваивался второй разряд. В ноябре 1943 г. Государственная штатная комиссия СНК СССР утвердила штатное расписание управления порта, включавшее 18 должностей с общей зарплатой без надбавок 15 230 руб. в месяц. Начальником порта утверждался Алексей Иванович Асеев, его заместителем и главным инженером — Антон Николаевич Филин. Поскольку создание порта еще только начиналось, его управление выполняло функции заказчика строительства.

На 1944 г. Камчатморстрой намечал выполнить работ на общую сумму 35 500 тыс. руб. В титульный список входили следующие объекты:

— шпунтовая набережная, образование территории и укрепление берега;
— устройство подкрановых путей и монтаж механизмов;
— сооружение металлических складов и склада генеральных грузов;
— строительство жилья и столовой;
— прокладка дорог и проездов;
— организация водоснабжения и водоотвода;
— прочие объекты.

До марта 1944 г. все работы велись вручную. Механизмы на стройке появились весной: пришли три американских экскаватора с объемом ковшей по одному кубометру, которые начали разработку косогора и отсыпку грунта в районе строившихся причалов № 3—5. Здесь же находились пять подъемных кранов, вооруженных грейферами. Косогор разрабатывали и пневмоинструментом, сжатый воздух к которому подавали семь компрессоров. Они же обеспечивали работу клепальных и сверлильных машинок на сборке металлических конструкций.

Разрушение скалы, 1944 г.

Погрузка скального грунта экскаватором «Спидер»

На монтаже портальных кранов, складов, понтонов и копров действовали семь гусеничных кранов «Спидер» (на их стрелах было написано «Link-Belt Speeder») и автокранов «Лорейн». 13 марта 1944 г. Виноградов сообщал в обком: «По договоренности с начальником порта (АКО. — *С. Г.*) тов. Завадским, два трактора работают на вывозке конструкций… Обращаю Ваше внимание, что конструкции выгружены и складированы портом исключительно безответственно, и потому часть конструкций погнута и даже поломана. В настоящее время дальнейшей выгрузкой пароходов конструкции кранов заваливаются грузом и могут получить дополнительные повреждения…»

Кран «Спидер» на погрузке грунта при планировке территории

На стройке имелась пока единственная бетономешалка, готовившая бетон для фундамента под стотонный кран «Деррик» и для полов в складах. Гражданские объекты по-прежнему сооружались вручную.

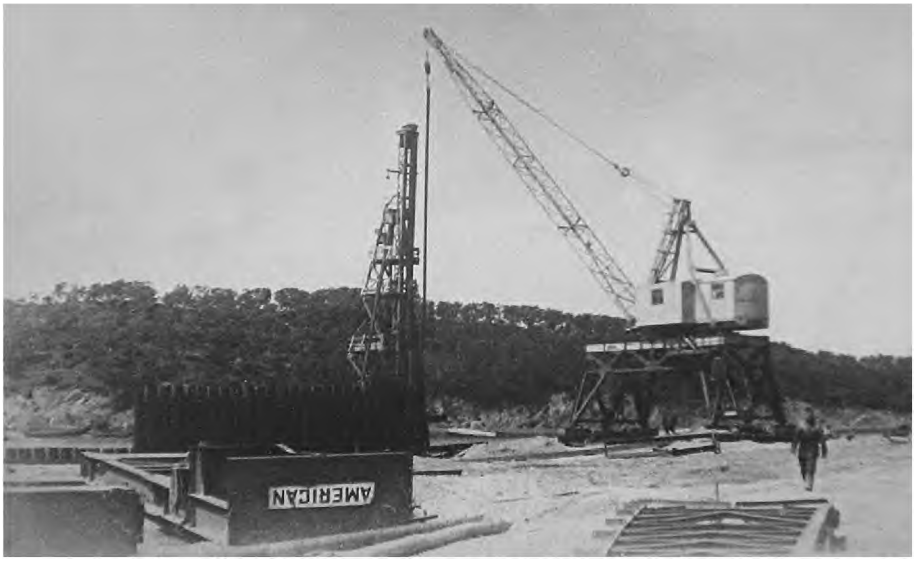
С 1 апреля 1944 г. Петропавловский стройучасток НКМФ вошел в состав Дальморстроя. Штатное расписание его стройконторы «в количестве 143 единиц с общей сметой зарплаты по должностным окладам в 85 775 руб. в месяц» 14 июня 1944 г. утвердила Государственная штатная комиссия при СНК СССР. Программа работ 1944 г. выполнялась силами трех участков: гидротехнического, монтажного и промышленно-гражданского строительства.

В первой половине 1944 г. намечалось закончить сооружение причала № 2 на кошке, набережной из трех металлических шпунтовых причалов, деревянного склада для генеральных грузов. Однако из-за отсутствия шпунта, анкерных креплений, леса и опоздания прибытия копра эти работы не начались. К тому же для причала на кошке отсутствовал проект.

Понтон под плавкран на судоверфи ежемесячно собирали по 85 чел., земснаряд «Зея» в течение первого квартала 1944 г. обслуживали 75, а в дальнейшем — по 32 чел. Понтон завершили 1 августа 1944 г. Отныне он считался «принятым для производства монтажа» крана. Его закрепили за монтажным участком, руководитель которого к 8 августа должен был представить начальнику Камчатморстроя на утверждение график монтажа, который следовало вести «преимущественно перед всеми другими работами».

В конце мая 1944 г. началась забивка металлического импортного шпунта в морское дно: стали прорисовываться контуры будущих капитальных причалов № 3, 4, 5. Их сооружение должно было закончиться еще в первом полугодии 1944 г., но работы на этих объектах начались с большим опозданием из-за неприбытия материала.

Сооружение причальных стенок из металлического шпунта (балок корытообразной формы с пазами на боковых сторонах, служившими направляющими для соседних шпунтин) явилось новым словом в отечественной гидротехнике. По словам А. Н. Виноградова, «в практике портостроения в нашей стране конструкции из металлического шпунта ранее не применялись, и весь техперсонал, в том числе и я, не имел опыта в этом вопросе».



Заправка шпунтины в стенку перед забивкой

Технологию их установки разрабатывали и видоизменяли на месте непосредственно в ходе работ. Их усложняли, как уже известно, отсутствие опыта, недостаток материалов и крайне сжатые сроки, отпущенные на выполнение этого сложнейшего задания. По традиционной технологии шпунтины следовало забивать копром, перемещавшимся на рельсах по предварительно построенной деревянной эстакаде. Нехватка леса и рельсовых копров заставила пойти другим путем. Деревянную эстакаду решили построить только в самом начале будущей набережной для того чтобы выдержать ее направление, а дальше работать плавающими копрами, размещенными на понтонах.

Шпунтины забивались в две линии: передняя образовывала причальный фронт, задняя играла роль анкерной, то есть крепежной для передней. Между обеими стенками заводились длинные стягивающие связи (анкеры), увеличивавшие жесткость и прочность всей конструкции. Промежуток между стенками земснаряд «Зея» заполнял грунтом, поднятым со дна. Пространство между анкерной стенкой и берегом засыпали землей и камнями, перемещенными с берега.

Изготовление и установка анкеров являлись еще одной сложной технической задачей, которую также удалось благополучно разрешить. Обычно анкеры делали из круглого металла диаметром 3—4 дюйма и длиной 25—26 м. Но его не было, зато имелось значительное количество рельсов для подкрановых путей. Их и использовали для изготовления тел анкеров, к которым приваривали стальные стержни с нарезкой. Каждый конец анкера имел раздвоенную «вилку», состоявшую из двух наконечников, один из которых приваривался к головке рельса, второй — к его подошве. Металл для наконечников нашли на судоверфи, изготавливали же их механические мастерские порта АКО. Для испытаний анкеров на растяжение сконструировали специальный стенд, состоявший из двух стенок, образованных из забитого в землю шпунта. Заведенную на стенд тягу натягивали гидравлическими домкратами с усилием, превышавшим расчетное. Разрывов при испытаниях не было

«В июле на третьем причале начали постановку анкерных тяг, — вспоминал Е. А. Тупиков. — Постановка тяг и крепление морской стенки причала — это трудоемкая работа, к тому же ее приходилось выполнять с перерывами: непрерывному производству работ мешали морские приливы. Бригады, занимавшиеся постановкой тяг, работали во время отлива, используя время начала прилива и окончание отлива, пока можно было достать тяги в воде. Ребята, работавшие на постановке тяг, не боялись воды, но когда прилив достигал полутора-двух метров, им приходилось делать перерыв. Несмотря на героические усилия наших ребят, эта работа продвигалась медленно.

В сентябре руководство гидротехнического участка и строительства решило временно приостановить забивку, хотя в это время еще не было установлено около тридцати метров шпунта четвертого причала. Теперь бригада копровщиков переключилась на установку анкерных тяг, отсутствие которых задерживало выполнение последующих работ. К концу сентября весь забитый шпунт закрепили, и две бригады снова встали на забивку, четвертый причал был успешно закончен».

Для установки анкеров с резьбовыми наконечниками требовалось прорезать автогеном отверстия в шпунтинах и распределительных поясах. Колебания уровня воды очень мешали этой работе, поэтому предложили резать вертикальные пазы в стенках для пропуска наконечников анкеров. Они подвешивались на распределительных поясах по четыре штуки на уровне верха готовых пазов, а затем, независимо от уровня воды, опускались краном на требуемую глубину. Натягивались анкеры концевыми гайками.

Забивка шпунта в анкерную стенку

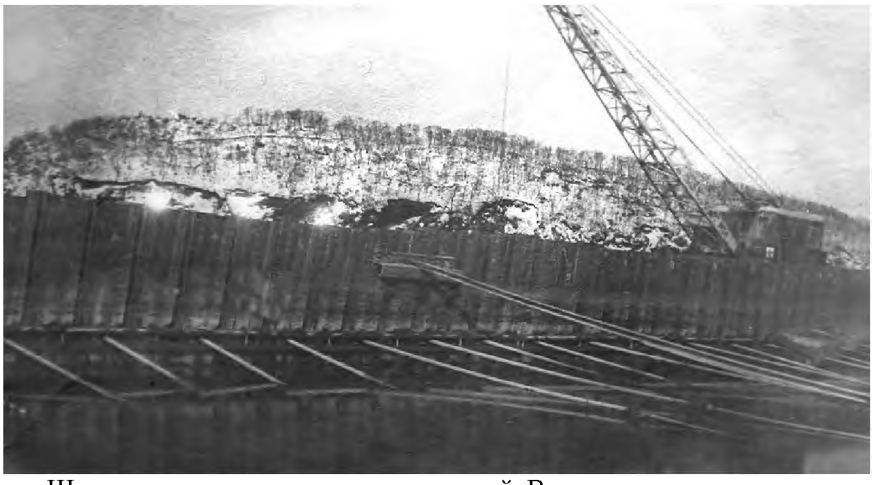
Шпунтовая конструкция на строительстве причала № 4

Все эти сложные и впервые выполнявшиеся операции освоили быстро. Темп работ непрерывно возрастал. Нередкими были случаи, когда люди перевыполняли плановые задания в два-три раза. 5 июня 1944 г. в здании областного драматического театра стахановцы и ударники — лучшие работники Камчатморстроя — собрались на свой первый слет, чтобы подвести итоги сделанного и наметить дальнейшие планы. С докладом о ходе строительства и ближайших задачах выступил А. Н. Виноградов. Наряду с высокими показателями бригад Кружкова, Перекулимова, Гонтаря и других, систематически дававших по две и более нормы, имелись и не выполнявшие заданий. В результате коллектив строителей

оказался «в большом долгу перед государством: программа работ в первом квартале не выполнена». Передовым бригадам вручили премии. Лучшим монтажникам — бригаде Кружкова — досталось переходящее Красное знамя предприятия, всем членам бригады объявлены благодарности и выданы денежные поощрения. Вторая премия присуждена бригаде Гонтаря, третья — Перекулимова. В ответ на вызов владивостокской конторы Дальморстроя коллектив Камчатморстроя принял социалистические обязательства, «направленные на успешное завершение строительства в установленный правительством срок». После деловой части перед портостроителями выступили участники собственной художественной самодеятельности.

Добивка шпунта в причальной стенке

Концы рельсовых анкеров



Шпунтовая конструкция перед засыпкой. Видны провисшие анкеры

К концу лета дела во многом поправились. Вот что писала в сентябре 1944 г. газета «Камчатская правда»: «Широко развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование на строительном участке, где начальником тов. Каплиев. Каждая бригада добивается занять первое место в соревновании. Лучше всех работают бригады тт. Кириллова и Павлова. Задание августа бригада тов. Кириллова выполнила на 349, а бригада тов. Павлова — на 249 %. Это достигнуто благодаря правильной расстановке рабочей силы, полному использованию механизмов, умелому руководству производственными процессами. Не отстают от передовиков бригады тт. Усова и Кружкова». Правда, следует отметить, что высокая скорость работ имела и обратную сторону, о которой будет сказано ниже.

ЗА ЗВАНИЕ ЛУЧШЕЙ

Широко развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование среди комсомольско-молодежных бригад на строительном участке, где начальником тов. Каплиев. Каждая бригада добивается занять первое место в соревновании.

Лучше всех работают бригады тт. Кириллова и Павлова. Задание августа бригада тов. Кириллова выполнила на 349 процентов, а бригада тов. Павлова—на 249. Это достигнуто благодаря правильной расстановке рабочей силы, полному использованию механизмов, умелому руководству производственными процессами.

Не отстают от передовиков бригады тт. Усова и Кружкова. Они также значительно перевыполнили августовский план и сейчас упорным трудом добиваются звания лучшей бригады.

Н. Васильев,
секретарь комитета ВЛКСМ.

Заметка из газеты «Камчатская правда» за 5 сентября 1944 г.

Еще одна сентябрьская газетная заметка рассказывает о деятельности бригады монтажников под руководством Ивана Михайловича Байкова. Она получила срочное задание: смонтировать некое «важное сооружение» (по соображениям секретности многие технические подробности в газетах того времени не назывались).

«По норме военного времени на эту сложную работу давалось 392 часа.

— Как, ребята, справимся? — спросил монтажников бригадир.

— Постараемся, — коротко ответили члены бригады.

Тут же монтажники подсчитали свои силы, всесторонне взвесили возможности. Было ясно: можно и нужно досрочно выполнить задание родины. И бригада приняла на себя обязательство в честь славных побед Красной Армии встать на стахановскую вахту, монтажные работы выполнить на двести часов раньше срока. Дружно закипела работа. Быстро монтировалась одна деталь за другой. На глазах у бригады росло и стремилось вверх сооружение.

Коммунист-бригадир четко расставил рабочую силу. На важные и сложные узлы сборки встали лучшие монтажники тт. Камборов, Кирвель, Юрченко, Сидоров. Не было ни минуты простоя. На другой день монтаж сооружения был закончен. Бригада тов. Байкова закончила его сборку за сто сорок четыре часа — значительно раньше срока. Она по праву заслужила звание передовой.

Много насчитывается таких передовых бригад на строительном участке, где начальником тов. Каплиев. Имена лучших бригадиров тт. Кириллова, Павлова, Губанова, Воронкова и другие известны всем на участке. В дни предоктябрьского социалистического соревнования по ним равняются все остальные.

Предоктябрьское соревнование на строительном участке ширится и растет. Каждый труженик упорным трудом добивается досрочного выполнения производственных заданий. В этом им оказывают значительную помощь начальник участка тов. Каплиев, опытные инженеры тт. Никитин, Филин».

После встречи годовщины Октябрьской революции трудовой накал портостроителей не уменьшился: еще бы, ведь в конце ноября ожидалась постановка первых судов к новым, еще не достроенным, шпунтовым причалам для разгрузки прибывающего импорта. «В ответ на исторический доклад товарища Сталина о 27-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции строители Камчатморстроя продолжили предоктябрьское соревнование и взяли на себя новые повышенные обязательства. Слово свое строители сдержали. В ноябре монтажный участок выполнил месячное задание на 139 %. Хорошо работали коллективы участка, где начальниками тт. Каплиев и Майборода. Производительность труда здесь в ноябре составила около 130 %. Особенно хорошо работала в ноябре бригада монтажников тов. Кружкова. Сократив на треть состав бригады, монтажники выполнили месячное задание на 170 %. Бригада плотников, руководимая стахановцем тов. Батяевым, в ноябре дала почти две месячных нормы».

Фронтовой труд строителей

С каждым днем в Камчатморстрое развертывается соревнование за достойную встречу великого праздника. Бригады, звенья и отдельные стахановцы становятся на фронтовые вахты.

1 ноября бригады клепальщиков во главе с т.т. Егумновым и Яковым оставшиеся дни до праздника объявили фронтовыми. Бригада тов. Егумнова solзалась выполнить полученное задание на 5 дней раньше установленного срока, а бригада тов. Яцкова—на 9 дней.

Монтажники бригады знатного стахановца тов. Кружкова досрочно закончили монтаж одного из крупнейших объектов и сдали его в эксплоатацию. За октябрь эта бригада выполнила норму в среднем на 220 процентов.

А. К[illegible]

КАМЧАТСКАЯ ПРАВДА
5 ноября 1944 г. 3 стр.

Заметка из газеты «Камчатская правда» за 5 ноября 1944 г.

Бригады, в течение месяца дававшие среднюю производительность труда не менее чем 150 %, объявлялись «фронтовыми». Как правило, их члены обязывались не покидать рабочего места, пока не будет выполнено дневное задание всем коллективом. Их основным принципом стала взаимная помощь в труде: «Закончил свое задание раньше — помогай товарищу». После работы бригадир подводил итоги дня, давал оценку членам бригады. На отдельные, особо важные и ответственные виды работ могли выдаваться «фронтовые задания», считавшиеся «документами большой мобилизующей силы». Такие задания были повышенным против обычных. Объявлялись и «фронтовые вахты». Вот ее пример:

«Лучшие бригады строителей встают на стахановскую фронтовую вахту в честь XXVII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции и берут на себя повышенные обязательства. Передовые бригады тт. Мишукова, Воронцова, Губанова и Байкова, встав на фронтовую вахту, систематически перекрывают производственные нормы. За первую декаду бригады выполнили более чем по два задания. Значительно улучшил работу коллектив участка, где начальником тов. Майборода. Если в прошлом месяце здесь было одиннадцать бригад, не выполняющих дневных норм, то в сентябре на участке нет ни одной отстающей бригады. За первую декаду сентября участок выполнил задание на 135 %».

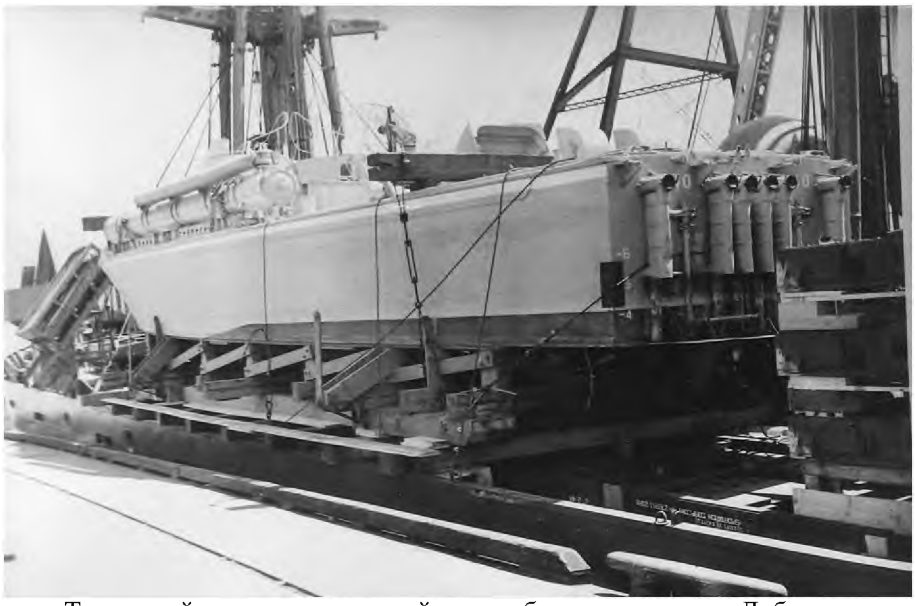
11 июня 1944 г. исполнилось два года соглашению между СССР и США «О принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии». В честь годовщины народный комиссар иностранных дел СССР В. М. Молотов дал в Кремле завтрак, на котором присутствовали послы США и Великобритании, а также работники посольств. Советскую сторону, в частности, представлял куратор строительства порта А. И. Микоян. Американские поставки в СССР осуществлялись на основе закона о передаче взаймы или в аренду вооружения (закона о ленд-лизе). Британские — на основе, главным образом, соглашения о взаимных поставках, кредите и порядке платежей от 16 августа 1941 г., а также соглашения о финансировании военных поставок и другой военной помощи от 27 июня 1942 г. Грузы из Канады шли по закону «О взаимной помощи объединенным нациям».

Самая большая помощь прибыла от американцев. С 1 октября 1941 г. по 30 апреля 1944 г. они отправили в СССР 8,5 млн т вооружений, стратегического сырья, продовольствия и оборудования на сумму 5 375 млн долларов. Дошло до пунктов назначения 7,4 млн т, стоивших 4 612 млн долларов, в том числе 2 199 тыс. т продовольствия. Великобритания с 22 июня 1941 г. по 30 апреля 1944 г. поставила 1,15 млн т грузов. Канадские поставки с начала войны до 1 июня 1943 г. производились в рамках обязательств Великобритании, а с 1 июня 1943 г. — самостоятельно. По 30 апреля 1944 г. отправлено 450 тыс. т разных грузов, стоивших 187,6 млн канадских долларов. Большая часть этих поставок пришлась на пшеницу. СССР получил из отправленного 355 тыс. т, или 78 %. Особого секрета из этих поставок никто не делал. Приведенные выше сведения почерпнуты из обычного номера «Камчатской правды» за 13 июня 1944 г.

25 сентября 1944 г. вышло распоряжение заместителя наркома НКМФ СССР А. А. Афанасьева о том, что 1 декабря 1944 г. должна начаться единовременная обработка четырех судов, с которых в сутки следовало снимать 3 000 т импорта. Для этого к 15 ноября следовало завершить три причала, построить и сдать в эксплуатацию шпунтовую стенку облегченной конструкции у причала тяжеловесов с краном «Деррик» для обеспечения подходов к нему судов типа «Либерти», смонтировать и пустить девять портальных кранов и стотонный плавкран. 10 октября требовалось начать строительство на мысе Сигнальном взамен свайного деревянного металлического причала длиной 76 м из шпунта, оставшегося от набережной трех причалов. Это нужно было завершить к 1 января 1945 г.

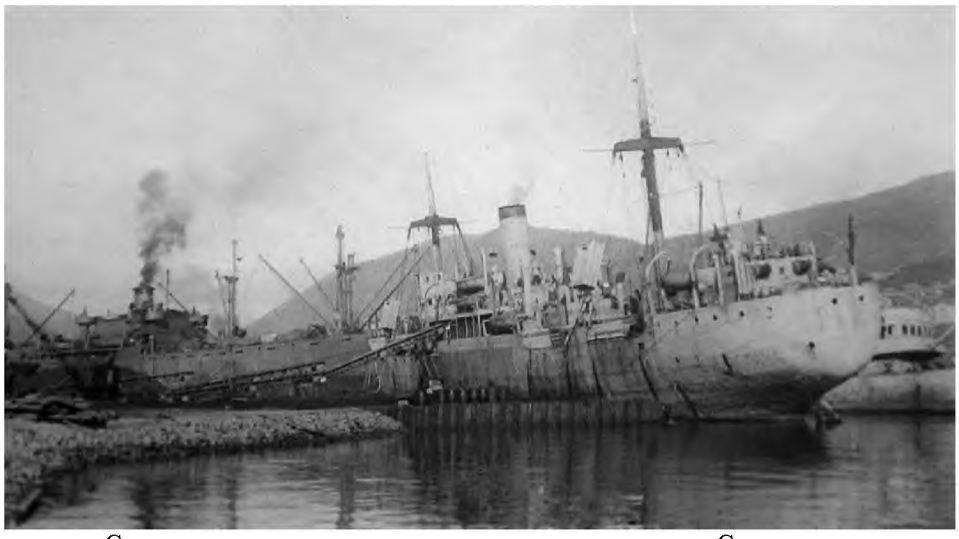
Забили и закрепили шпунт в октябре 1944 г. После засыпки и планировки территории причалы в целом были готовы к постановке к ним судов. Правда, пока они не имели оголовников и привальных

брусьев, но в условиях военного времени считалось, что это не будет препятствовать выполнению грузовых работ. Не было и швартовых тумб. Их заменили так называемыми «мертвяками», то есть врытыми в грунт бревнами с прикрепленными к ним петлями из тросов.



Торпедный катер, погруженный на палубу парохода типа «Либерти» в порту Сан-Франциско

В ноябре 1944 г. к новым причалам встали два первых крупных грузовых судна (до этого возле недостроенных сооружений стояли небольшие корабли ВМФ). Из-за отсутствия здесь механизмов их выгружали судовыми лебедками. Снятые грузы частично разместили на территории вблизи причалов, частью автомашинами развезли на городские склады и в Елизово. Свободной территории возле причалов не хватало: ее занимал монтажный участок, а на третьем причале продолжались земляные работы. Из-за отсутствия в порту штатных грузчиков первые суда разгружали работники Камчатморстроя и бригады порта АКО.



Суда у недостроенного шпунтового причала на мысе Сигнальном

Импортные металлические склады сдали в эксплуатацию с оценкой «хорошо», такую же оценку получило общежитие на улице Советской, а вот общежитие № 1, что на Красной Сопке, заслужило лишь «удовлетворительно».

План ввода объектов в эксплуатацию срывался по разным причинам. Одну из них руководство строительства видело в том, что «заказчик — Петропавловский порт НКМФ — сам эксплуатационной деятельностью не занимается, ему нет необходимости в механизмах и тех или иных сооружениях, и потому он под всевозможными предлогами оттягивал оформление приемки законченных работ».

Фактически к концу 1944 г. в число готовых объектов включались:

— плавкран «Вилей», испытанный грузом весом 75 т;

— береговой кран «Деррик» заработавший 28 апреля 1944 г. Он стоял возле деревянного причала № 6, построенного специально для приема тяжеловесных грузов. Особенностью этого механизма являлась стрела, которая не могла поворачиваться, а лишь меняла угол наклона;

— портальные краны «Клейх» (3 шт.) и «Американ Хойст» (4 шт.);

— столовая с магазином, начавшая работать 1 августа;

— овощехранилище при столовой, сданное 1 ноября.

В течение 1944 г. Камчатморстрой выполнил работ на 21,7 млн руб. С планом трест справился на 100,1 %. К 15 января 1945 г. на строительстве трех механизированных причалов полностью забили шпунт и завели 90 % анкеров. Грунт за шпунтовую стенку засыпали наполовину: для окончания требовалось примерно пять суток работы «Зеи», но в ход работ вмешалась природа: сильные морозы сковали бухту льдом, и в ночь на 13 января земснаряд встал на двое суток. Несмотря на то, что часть портальных кранов была смонтирована, устройство подкрановых рельсовых путей для них откладывалось до момента завершения создания территории вдоль линии причалов.

Работа земснаряда «Зея» по намывке грунта на территорию порта

На новом угольном причале мыса Сигнального забили 70 % шпунта. Здесь не хватило нескольких анкерных тяг, которые собирались изготовить на месте по уже опробованному способу. Причал на кошке был далек от завершения: на нем установили лишь половину шпунта. Анкеры сюда еще не поступили.

В деревянном складе на кошке осталось настелить 250 кв. м пола. Окончание этой работы откладывалось из-за отсутствия пиломатериала. 5 декабря 1944 г. прибыла вторая пятерка импортных сборных металлических складов. В середине января 1945 г. первый из них монтировался, под второй и третий закладывались фундаменты. Место двух оставшихся пока занимали строения, подлежащие сносу. Завершалось строительство тринадцати четырехквартирных домов, еще девять домов были готовы менее чем наполовину. Для их окончания недоставало леса, поэтому пришлось принять меры по заготовке местной березы и тополя на заложенных за городом лесосеках.

Как НКМФ СССР, так и партийные органы неоднократно устанавливали сроки ввода всех этих объектов в эксплуатацию, но они регулярно срывались не только из-за нехватки материалов и рабочих рук, но и из-за отсутствия четкого планирования и организации работ. Так, на причале на кошке шпунт намеревались устанавливать с помощью портального крана, для которого проложили временные пути, затратив на это около 100 тыс. руб. Кран нужно было при помощи плавкрана развернуть на девяносто градусов и завести на подготовленные рельсы. Эту работу гидротехнический участок затянул и приступил к ней тогда, когда линия забитого шпунта не позволила плавкрану подойти к месту, откуда намечалось произвести вышеописанные процедуры. Из-за этого забивка шпунта на кошке затянулась, а деньги оказались пущены на ветер.

Проверявший ход работ инструктор обкома ВКП(б) А. И. Колтохин (инженер-гидротехник по образованию) отмечал, что «руководство Морстроя исключительно мало уделяет внимания качеству строительных работ. При устройстве шпунтовых стенок трех причалов в ряде мест допущено отклонение более чем на сорок сантиметров от горизонтальной оси шпунта, что, безусловно, является недопустимым… При забивке шпунта причала на портовой кошке допускаются искривления стенки более значительных размеров, местами они достигают свыше ста сантиметров, что ни в какой мере

невозможно исправить за счет последующих конструкций (анкерное крепление, отбойная рама). Подобные факты имеются и на шпунтовой стенке причала тяжеловесов. Не лучше обстоит дело с качеством работ и на жилстроительстве, особенно по отделочным и печным работам». По сведениям промышленного отдела обкома ВКП(б), «в течение всего лета 1944 г. весь лес находился на плаву. В дни штормовой погоды неоднократно разрывало бон, лес разносило по бухте, при этом значительное количество его уносилось в море. Часть леса засыпана грунтом при рефулировании трех причалов». Также отмечалось, что качеству строительных работ уделяется недостаточное внимание. «На строительстве угольного причала шпунт передней стенки на 30 % был забит неправильно, потребовалось его выдернуть и забить вторично. С большими искривлениями линии причала забит шпунт на портовской кошке, который также необходимо выдергивать. Аналогичное положение с забитым шпунтом у причала тяжеловесов».

Стремление успеть к назначенному сроку начала эксплуатации (15 ноября 1944 г.) привело к тому, что установленные на набережной трех причалов швартовые тумбы были сорваны первым же подошедшим судном: бетон, в который их заделали, не набрал необходимой прочности. «Все это явилось благодаря недооценке значения качества работ, считая, что в период войны это не имеет серьезного значения. Поэтому, несмотря на массовые случаи брака и переделок, ни одного виновника Морстрой не наказал».

Кстати, сам начальник строительства А. Н. Виноградов по поводу наказаний заметил: «Я не помню случаев, чтобы мне было необходимо использовать свои дисциплинарные права. Все работали очень напряженно, не считаясь с условиями работы и со временем. Работы велись круглосуточно, посменно, но рабочие, инженерно-технические работники и служащие часто задерживались на своих рабочих местах». К этому нужно добавить, что вряд ли сроки и правильность постановки судов к причалам зависели от воли гидростроителей.

Начало монтажа портальных кранов

Общий вид монтажной площадки

В течение 1944 г. численность рабочих Камчатморстроя колебалась от 741 до 926 чел., составляя в среднем две трети от потребности. Часть людей по распоряжениям А. А. Афанасьева и заместителя председателя СНК СССР А. И. Микояна передали на грузовые работы в порт АКО: в феврале и марте по 560, а в июне и июле — по 100 чел.

Нехватку квалифицированных кадров стройка восполняла здесь же путем их индивидуального и курсового обучения. В 1944 г. действовали курсы крановщиков и шоферов (ныне вместо этого слова французского происхождения, вышедшего из употребления к началу 1970-х гг., используется слово «водитель»), на которые зачисляли «путем свободного приема через объявления на участках». Учились на курсах без отрыва от производства.

План подготовки кадров на 1944 г. предусматривал «индивидуально-бригадным методом» и на курсах обучить 40 шоферов, которых в действительности оказалось 44. Плотников следовало обучить 165, подготовили же всего 61, каменщиков — по плану требовалось 15, но научили лишь двоих, копровщиков — вместо 10 плановых выпустили 33, сварщиков — по плану восемь, обучено семеро, штукатуров — по плану 10, обучено четверо. Токарей, слесарей, клепальщиков, слесарей-монтажников, газорезчиков требовалось строительству в общей сложности 100, специальности же получили 186 чел. В каменщиках, арматурщиках, мостовщиках, сантехниках, кузнецах, малярах и столярах стройка не нуждалась. Невыполнение задания по выпуску плотников объяснялось тем, что потребности в них «в достаточной степени обеспечивались плотниками, принятыми от воинских частей».

По прибытии импортных механизмов, кранов, экскаваторов, станков появилась необходимость в массовой подготовке людей, которым вскоре предстояло управлять ими. На учебу принимали всех желающих, их прикрепляли к мастеру, бригадиру или высококвалифицированному рабочему. Срок обучения и оплата ученикам устанавливались особым приказом, с ними заключались типовые трудовые договоры.

Квалификационные комиссии, подводившие итоги этой большой работы, выставили 80 отличных, 100 хороших и более 170 удовлетворительных оценок. Лучшими обучающимися в 1944 г. считались бригадиры плотников Е. А. Тупиков и В. К. Громотков, механик участка Б. П. Проценко, бригадир мотористов А. Д. Карпов. Кроме них особо отличились мотористы и крановщики Ф. М. Шадрин, В. Д. Кобелов, моторист и экскаваторщик Х. Х. Айбетов.

Годы спустя Е. А. Тупиков вспоминал: «В сентябре 1944 г. Камчатморстрой организовал школу мастеров (тогда ее называли школой десятников). Учиться в школе предложили мастерам-практикам, бригадирам, плотникам. Для нас это была дополнительная нагрузка, и нагрузка немалая. После напряженной дневной смены мы ежедневно, кроме субботы, занимались с 19.00 до 23.00 в школе, а каждое воскресенье мы освобождались от работы на производстве, но занимались в школе по восемь

часов. Изучали математику, геометрию, физику, черчение и чтение чертежей, строительные материалы, части зданий, нормирование. Школа организовывалась как двухгодичная, но мы закончили ее при напряженной учебе за восемь месяцев. В конце апреля 1945 г. прошли экзамены. После курсов бывшим бригадирам предложили работать мастерами».

Уже после завершения Великой Отечественной войны, 15 мая 1945 г., А. Н. Виноградов отправил в НКМФ СССР представления для премирования особо отличившихся в деле подготовки кадров в 1944 г. Вот их скупые строки:

«Характеристика на Афоничева Василия Васильевича, рождения 1903 г., образование высшее, беспартийный. Тов. Афоничев, работая инженером по технике безопасности с 1944 г., к своим обязанностям относился добросовестно и занимаемой должности соответствует. Политически грамотный, дисциплинирован. Особую энергию проявил в подготовке кадров среднетехнического звена мастеров-десятников, за что дважды премирован…

Характеристика на Никитина Макара Макаровича, рождения 1904 г., образование высшее, член ВКП(б). Тов. Никитин работает в Камчатморстрое в должности прораба гидротехнического участка с марта 1944 г. К своим обязанностям относится добросовестно. На производстве дисциплинирован. К подготовке кадров в 1944 г. тов. Никитин относился добросовестно и лично подготовил 20 квалифицированных бетонщиков…

Характеристика на Проценко Бориса Павловича, рождения 1920 г., образование высшее, беспартийный. Тов. Проценко работает в должности главного механика Камчатморстроя с 1944 г. Грамотный, дисциплинированный инженер. Неоднократно был премирован за хорошую работу. Добросовестно относился к подготовке кадров в 1944 г. и сам лично подготовил квалифицированных крановщиков, экскаваторщиков, мотористов, лебедчиков, электросварщиков и прочие квалификации…

Характеристика на Тупикова Ефима Андроновича, рождения 1916 г., образование шесть классов. Тов. Тупиков, работая бригадиром плотников с мая 1944 г., к своим обязанностям относится добросовестно. На протяжении 1944 г. добился высокой производительности труда, энергичный, дисциплинированный бригадир. Неоднократно за хорошую работу был премирован. Тов. Тупиков в 1944 г. подготовил квалифицированных плотников…

Характеристика на Плотникова Ивана Максимовича, рождения 1907 г., беспартийный. Тов. Плотников работает в должности бригадира бригады плотников с апреля 1944 г. Энергичный, дисциплинированный бригадир. В 1944 г. вместе с бригадой добился высокой производительности. Исключительно добросовестно относился к подготовке квалифицированных плотников…

Характеристика на Громоткова Василия Константиновича, рождения 1904 г., беспартийный. Тов. Громотков работает в качестве бригадира бригады плотников с апреля 1944 г. Энергичный, дисциплинированный бригадир. К работе относится добросовестно, неоднократно был премирован за хорошую работу. К подготовке кадров в 1944 г. относился добросовестно, и сам лично подготовил квалифицированных плотников…»

Деятельность бригадира В. К. Громоткова описана в заметке С. Засоренкова «Если нужно — мы плотники», опубликованной 20 сентября 1944 г. в «Камчатской правде»: «Бригада состояла из разнорабочих, поэтому служила на строительстве, как говорят, на “подхватках”: убрать территорию участка, помочь плотникам поднести лесоматериал. Строительство ощущало острый недостаток в плотниках. Однажды бригадир пошел к начальнику участка.

— У нас не хватает плотников, — сказал он начальнику. — Я берусь со своей бригадой выполнять плотницкие работы.

Начальник согласился. А через некоторое время новые плотники, руководимые Василием Громотковым, получили фронтовое задание: в самое кратчайшее время построить общежитие на двадцать комнат. По поводу этого задания разговаривали мало. Все члены бригады единодушно заявили:

— Досрочно выстроим общежитие.

Когда начали строительство здания, у каждого плотника была одна мысль:

— Сделать как можно быстрее. Обеспечить рабочих и их семьи теплым жильем.

Дом рос не по дням, а по часам. И вот общежитие готово. Фронтовое задание бригада выполнила на 138 %».

Рабочих, выполнявших нормы от 100 до 150 %, в 1944 г. в Камчатморстрое насчитывалось 576, свыше 150 % — 145 чел. Не справлялись с заданиями лишь семнадцать работников. Лучшими людьми строительства назывались бригады копровщиков Кириллова, Павлова, Усова, Суханова, бригады монтажников Кружкова, бригада плотников Тупикова, бригады разнорабочих Тарова, Подкорытова и Желнина.

Строительство жилого поселка. Слева — бараки первостроителей

Двухквартирный домик в поселке морпорта

5 августа 1944 г. обнародовал совместный приказ по Камчатморстрою и ИТК № 7: «За хорошие производственные показатели, проявленные в июне месяце на строительстве столовой морпорта, рабочие-заключенные премируются денежными премиями: 1. Морозов А. — бригадир, 200 рублей. 2. Сорокотягин А. — столяр, 100 рублей. 3. Тулупов В. — печник, 150 рублей…» Премии получили еще пятнадцать рабочих-«зэков».

Всего за 1944 г. портостроители заслужили 2 638 различных наград и поощрений. За это же время под суд военного трибунала были отданы 178 рядовых работников и один руководитель за допущенную им аварию. Наибольший процент нарушений пришелся на самовольные отлучки и дезертирство — 161 случай, то есть почти 90 %. Следует заметить, что трибунал не действовал по принципу «вали кулем, потом разберем!»: он осудил 94 виновных, шестерых оправдал, а в отношении тридцати одного — в возбуждении уголовных дел отказал. Остальные привлеченные к ответственности находились под следствием или разыскивались.

В течение года Камчатморстрой не был полностью обеспечен инженерными и среднетехническими кадрами (мастерами и десятниками). Последние «выдвигались» из передовых бригадиров, но они зачастую «по опыту работы и своей безграмотности не соответствовали полностью требованиям, предъявляемых строительству». Командированные на строительство военные инженеры Тихоокеанского флота не оправдали ожиданий, «преподнося низкое качество работы». Двое из них были откомандированы обратно по состоянию здоровья, двое — «за прошлые проступки» и «по причине крайней недисциплинированности на производстве». Для полного укомплектования стройки требовались двенадцать инженеров и техников.

Мощной силой, стимулировавшей труд портостроителей, помимо патриотического долга перед отечеством, служило социалистическое соревнование. К 1 мая 1944 г. были разработаны его новые условия, оговаривавшие меры морального и материального поощрения отличившихся. Для награждения

передовых подразделений трест учредил переходящее Красное знамя. Его вручали бригаде, занявшей по итогам месяца первое место, одновременно ей выдавали премию: бригадир получал месячный заработок, а все члены бригады — его половину.

«По новым условиям соцсоревнования учитывались не только нормы выработки и соблюдение дисциплины на производстве и в быту, но и высокопроизводительное использование техники, ее безаварийная работа, а также финансовые результаты выработки бригад на одного человека в рублях. В то же время вводились условия, по которым все бригады, выполнявшие нормы выработки на двести и выше процентов, получали талоны на дополнительное питание в столовой или получали по ним продукты сухим пайком. Этот пункт вызвал массовое перевыполнение норм выработки. Это положение было ценно тем, что в условиях карточной системы оно помогло сохранить высокую работоспособность и восстанавливать потерю физических сил рабочих при высочайших физических напряжениях, а рабочие не щадили своих сил, работали по двенадцать часов, а если надо было, то работали сутками».

Завершено строительство склада на причале № 4

А вот для не справлявшихся с нормами, а также для нарушителей одной из мер воздействия стало лишение дополнительного питания на различные сроки. Так, приказ № 4 по отделу подсобных предприятий от 23 июня 1944 г. гласил: «1. Несмотря на произведенный капитальный ремонт лесозавода, полное обеспечение лесоматериалом, лесозавод ввиду аварий и производственных неполадок до настоящего времени не выпускает продукцию, чем срывает строительные работы. За плохие показатели в работе приказываю лишить работников лесозавода на декаду дополнительного стахановского питания. 2. За отличное отношение к делу, что в результате дало возможность сохранить закольцованный плот и завести его в озеро (Богородское. — *С. Г.*), приказываю Смирнову Н. К. и тов. Яковенко Б. В. объявить благодарность и не лишать их, как остальных работников лесозавода, стахановского дополнительного питания на декаду, выдав им трехразовое дополнительное питание».

Летом в трудовом коллективе строителей зародилось движение за создание комсомольско-молодежных бригад. 29 июля 1944 г. к А. Н. Виноградову обратился секретарь комитета ВЛКСМ Н. М. Васильев, просивший утвердить их состав. На гидротехническом участке таковыми желали стать бригады по постановке шпунта под руководством Павлова (члены Хохлов, Кушманов, Скалозубов, Чефонов, Курбатов) и Кириллова (Попов, Гурьев, Фоминых, Белоусов, Шутов); на участке гражданского строительства — бригады разнорабочих Корсукова (Васин, Желнин, Афанасьев, Чуков, Щербаков, Шарыпов, Старков, Иринархов) и Яшина (Попов, Пяткин, Сафаров, Щекин, Кащеев, Митякин, Исаков, Юреско, Запальский, Королев). Формально начало молодежному движению за сознательное отношение к труду было положено 2 августа 1944 г., когда руководитель стройки утвердил состав этих бригад.

Спустя три месяца Н. М. Васильев обращал внимание общественности и руководства треста на недостаточное внимание, уделявшееся молодым строителям. «Честным трудом славятся в Камчатморстрое комсомольско-молодежные бригады тт. Кириллова и Павлова. Молодые труженики горят желанием образцово выполнить любое производственное задание, еще лучше помочь фронту. Но мало одного желания. Чтобы значительно увеличить производительность труда членов бригад, им нужно оказать всяческое содействие. Об этом, к сожалению, забывают начальник участка тов. Каплиев и инженерно-технический персонал. Руководители участка ограничиваются дачей указаний подготовить рабочее место для бригад, но не проверяют, как их указания выполнены. Так случилось и на днях, когда строителям поручили забивку шпунтов на новом месте. Нормальных условий для работы здесь не создали, производительность труда бригад резко упала. Комсомольско-молодежные бригады требуют к

себе пристального внимания. Надо создать им все возможности для перевыполнения производственной программы».

В конце октября 1944 г. заседало открытое комсомольское собрание Камчатморстроя, посвященное предстоящей встрече годовщины Октябрьской революции. Было оживленно. Молодые портостроители вносили предложения, как лучше встретить великий праздник. «Слово попросил бригадир комсомольско-молодежной бригады тов. Кириллов. Он говорил негромко, но в каждом его слове чувствовалась уверенность в своих силах.

— Наша бригада решила подготовить производственный подарок XXVII годовщине Октябрьской социалистической революции — выполнить октябрьский план не ниже, чем на 200 %».

Потом выступали еще многие комсомольцы. Все они обещали достойно встретить праздник. Следующим утром сказанное на собрании молодежь начала подкреплять конкретными делами. Так комсомольцы и несоюзная молодежь треста начали готовить праздничный подарок стране.

«Лишнюю минуту не отдохнем, — говорил бригадир Кириллов, — зато больше сделаем. Горячая сейчас пора, и об отдыхе думать не приходится».

Вечером подводили итоги дня, мелом заносили на доски показателей свежие цифры, выпускали бригадные «Боевые листки». Вскоре выяснилось, что почетное первое место в соревновании завоевали кирилловцы. За вторую декаду октября они добились самых высоких показателей, выполнив норму в среднем на 500 %! Об этой бригаде на стройке говорили: «Мастера высокой производительности труда». Отличилась и комсомольско-молодежная бригада Ревизорова, которая за это же время дала почти три с половиной нормы.

Патриоты отдавали родине не только свои силы, но и вполне конкретные средства в виде части заработной платы. Они приобретали облигации государственных займов и билеты денежно-вещевой лотереи, а их деньги шли на нужды обороны страны. Ранним утром, до начала очередного трудового октябрьского дня 1944 г., строители собирались на митинг. Ожидая его начала, они неторопливо обсуждали последние новости с фронта, сводки о последнем наступлении нашей героической армии и свои производственные дела. Поводом для митинга стала подписка на четвертый выпуск денежно-вещевой лотереи. Открыл его начальник участка В. В. Каплиев. После его сообщения о выпуске слово взял десятник Губанов: «Красная Армия открыла ворота в Германию, — сказал он, — войска 3-го Белорусского фронта прорвали долговременную оборону немцев и вступили в пределы Восточной Пруссии. Истекающий кровью зверь загнан в собственную берлогу и там в скором времени будет уничтожен. Пришел праздник и на нашу улицу. Чтобы ускорить победу над врагом, мы должны оказать помощь родине своими трудовыми сбережениями. Я приобретаю билетов денежно-вещевой лотереи на четыреста рублей!»

Началась дружная подписка. Кто-то принес стол, вокруг него собрались люди. Они называли фамилию, расписывались в подписном листе и с чувством выполненного гражданского долга отходили в сторону, уступая место другим. Шоферы Валетов, Павлов, Маркелов и Самоничев подписались на билеты на тысячу рублей каждый. Рабочий Головин передал на дело победы свой месячный заработок. Сторожа Фомин и Нуржанов купили билетов на сто рублей каждый. Особенно дружно и организованно прошла реализация билетов на промышленно-гражданском участке. Его коллектив приобрел их на 28 700 руб. В первый день общая сумма подписки составила 106 000 руб., на следующий она выросла до 150 820 руб.

В ноябре 1944 г. ожидался ввод в строй причалов на кошке. Это означало, что вскоре на ограниченной территории и акватории Ковша начнет действовать новое предприятие, подчиненное «непосредственно Центральному управлению морских портов Наркомморфлота». Таким образом, в Петропавловске вновь должны были появиться две сходные структуры: рыбный и торговый порты.

Для полноценной работы порта НКМФ требовался штат в составе 2 100 чел. Он включал 940 грузчиков, 200 механизаторов, 190 складских рабочих, 130 водителей и механиков, 50 управленцев, 30 служащих конторы капитана порта, 50 моряков портофлота. Для укомплектования такого большого коллектива требовалось найти 1 710 чел., а для того чтобы расселить их — дополнительно построить 33 550 кв. м остродефицитного жилья. Эта задача в условиях Петропавловска являлась неразрешимой. По общему мнению начальников обоих портов — НКМФ А. И. Асеева и АКО Я. Я. Завадского, — изложенному в докладной записке обкому ВКП(б), датированной 17 августа 1944 г., государственная и хозяйственная целесообразность требовала организации единого морского порта. И хотя при этом его будущая ведомственная подчиненность решающей роли не играла, объединенный порт проще было создать на базе уже работавшего порта АКО. В этом случае в ноябре 1944 г. объединенное предприятие могло располагать восемью действующими и двумя достраивающимися причалами, достаточным количеством складов, механизмов и несамоходных плавсредств.

Преимущества от создания единой структуры «на базе существующего порта АКО» заключались, по мнению авторов записки, в следующем: «1. Порт НКМФ к ноябрю 1944 г. не может проводить погрузо-разгрузочные работы из-за отсутствия рабочей силы и жилого фонда. 2. Для самостоятельного существования портов раздельно требуется 3 317 чел., при объединенном порте — только 2 569… Экономия при средней зарплате 665 руб. — 5 970 тыс. руб. в год. 3. Снижение объемов жилищно-коммунального строительства. 4. Снижение объемов производственных и бытовых зданий, экономия приблизительно 2 млн руб. 5. Повышение эффективности использования погрузо-разгрузочных работ, механизации, автотранспорта, плавсредств, площади».

Идею объединения портов Я. Я. Завадский отстаивал и в дальнейшем. Об этом свидетельствует черновой вариант его докладной записки от 21 августа 1944 г., адресованной наркому рыбной промышленности А. А. Ишкову: «Необходимо признать, что все сооружения и оборудование строящегося порта Морфлота должны быть переданы Наркомрыбпрому, являющемуся основным и единственным хозяином всей промышленности на Камчатке. Обеспечение развивающегося и растущего рыбного хозяйства в объеме собственно рыбпорта, то есть двумя пристанями, невозможно». Он просил наркома донести его мнение до заместителя председателя СНК А. И. Микояна, давнего куратора и «лучшего друга Камчатки», как его называли в 1930-х гг. А. И. Микоян уделял много внимания вопросам, связанным с поставкой грузов из США в СССР, а, следовательно, — и проблемам местного портостроительства. Более того, в своих воспоминаниях он указывал, что являлся его организатором. Он постоянно интересовался ходом строительства порта, получая информацию по линии НКРП и НКМФ, а также от уполномоченного Наркомвнешторга в Петропавловске. По словам Завадского, в 1943 г. Микоян считал, что новый порт не должен был принадлежать НКМФ.

Одновременно в Петропавловске действовала еще одна структура НКМФ — морское агентство ДВГМП. В мае в нем для обеспечения судов НКМФ плавсоставом был организован сектор кадров из начальника, двух инспекторов и секретаря-машинистки. Суда пополнялись моряками из небольшого резерва при секторе кадров, в большинстве случаев за счет переброски людей с одних пароходов на другие. Рядовые моряки и младший комсостав переводился по решению на месте, а старший комсостав — только с разрешения начальника пароходства. Суда обеспечивались продовольствием через ОРС Камчатморстроя, имевшего договоренность с ДВГМП на возмещение «натурой» всего выданного продовольствия. Иногда на отходившие из Петропавловска суда передавалась часть продовольствия с пароходов, пришедших из-за рубежа. Такая передача производилась по распоряжению начальника агентства и оформлялась актом. Так как никакой материальной базы агентство не имело, то судовые запасы пополнялись необходимым инвентарем и материалами исключительно за счет снятия с одних пароходов и передачи на другие. Связь с ДВГМП, НКМФ СССР и судами, находящимися в море, агентство поддерживало в основном через радиостанцию порта АКО, реже — при помощи городской станции Наркомсвязи СССР. Для кодирования секретных сообщений агентство имело одного штатного шифровальщика, одного работника, содержавшегося на должности кладовщика, и еще одного, прикомандированного из порта НКМФ.

К началу 1945 г. порт имел три причала из металлического шпунта, начавшие действовать недостроенными, восемь крытых складов, открытую складскую площадь, шесть портальных, плавучий и несколько передвижных кранов, ввел в эксплуатацию дополнительную жилую площадь. Все это «обеспечило значительно менее напряженную работу Петропавловска по выгрузке импорта в текущем году по сравнению с предыдущими годами».

В течение 1945 г. предполагалось завершение строительства порта «со всеми крайне необходимыми обслуживающими единицами» (ранее это намеревались сделать осенью 1944 г.). Однако в проекте титульного списка предусматривалось выделение на его нужды в 1945 г. сумм, которые совершенно не покрывали даже самых «горячих» потребностей. В результате такой важный объект, как электростанция, был обеспечен финансированием только в сумме 450,0 при общей стоимости 1 115,5 тыс. руб. В то же время из-за недостатка электроэнергии не могли работать все портальные краны. Не нашлось достаточно денег и на остро необходимые жилые помещения, куда следовало перевести «контингент», живший в общежитии хлебосухарного завода, арендованном Камчатморстроем, и на аварийном пароходе «Херсон», где он размещался «при двухъярусной системе нар». Для его расселения требовались четыре барака и двенадцатиквартирный дом общей стоимостью 1 502,0 тыс. руб. Выделенных же 340 тыс. руб. не хватало даже для достройки двух бараков. В итоге финансирование первоочередных объектов порта в начале 1945 г. было обеспечено лишь на 30 %.

В январе 1945 г. Государственная штатная комиссия Совнаркома СССР утвердила штат административно-управленческого персонала порта в количестве 116 чел. с месячной зарплатой 80 970 руб. Укомплектовать его было весьма сложно: в Петропавловске не хватало специалистов. Недоставало

и рядовых рабочих рук, поэтому как к вынужденной мере пришлось прибегнуть к передаче в порт грузчиков из АКО.

3 января 1945 г. в соответствии с правительственным распоряжением порт АКО обязывался передать порту НКМФ в течение пяти дней двести рабочих «в порядке перевода на постоянную работу». 26 января 1945 г. был составлен следующий акт: «Мы, нижеподписавшиеся: с одной стороны помощник начальника порта АКО по кадрам Просвиркин Константин Григорьевич, с другой стороны начальник отдела кадров Морпорта Шарапова Раиса Михайловна в присутствии тов. Николашева сего числа произвели прием и сдачу рабочих-грузчиков в количестве 200 чел. на основании постановления СНК СССР от 11.11.1944 г. за № 22615-РС».

Оба Петропавловских порта тесно взаимодействовали и, при необходимости, приходили на выручку друг другу. Так, в соответствии с распоряжением СНК СССР № 22875-РС от 14 декабря 1944 г. порт НКМФ передал порту АКО передвижную электростанцию мощностью 50 кВт, два компрессора, экскаватор, гусеничный и автокраны. Это оборудование впоследствии было возмещено из импортных поставок.

Кроме портовиков АКО, в коллектив порта НКМФ вливалась часть работников Камчатморстроя, в известной мере оголяя его участки. Так, отсюда перевели подготовленных на строительстве рабочих, обслуживавших импортные механизмы (крановщиков передвижных и портальных кранов, шоферов, команду плавкрана). В январе 1945 г. с промышленно-гражданского участка сняли и направили в порт в качестве грузчиков шесть бригад: разнорабочих Кононенко, Юсупова, Костюнина, плотников Черенкова, Исаева и Тупикова. В результате к 20 марта 1945 г. численность портовиков достигла 583 чел.

Сроки завершения работ, предусмотренные приказом № 366, как мы знаем, выдержать не удалось. 27 февраля 1945 г. начальник порта А. И. Асеев подписал «Справку о готовности сооружений порта к началу грузовых работ». В соответствии с ней механизированный причал на кошке, который планировалось ввести в строй еще в марте 1944 г., пока не был завершен: на нем полностью забили анкерную стенку, но еще не установили причальную. Эксплуатация трех незаконченных механизированных шпунтовых причалов, постройка которых должна была завершиться в июле 1944 г., началась в феврале 1945 г. Причал на мысе Сигнальном также не был завершен: на нем забили шпунт, но еще не завели анкеры.

Складская территория общей площадью 50 000 кв. м не имела планировки и водоотвода. Из десяти металлических складов, которые следовало ввести в действие еще в сентябре 1944 г., были собраны семь, причем два из них не имели пола. Завершалось строительство деревянного склада на кошке. Смонтировали девять из десяти импортных портальных кранов, один из которых привезли из Владивостока уже собранным. Строительство электростанции, которую следовало закончить в сентябре 1944 г., еще не начиналось.

Схема порта в 1945 г. Автограф А. Н. Виноградова

Тем не менее, порт вступил в строй именно в феврале 1945 г. В это время поставки импорта активизировались, хотя всем было уже ясно, что боевые действия в Европе близятся к завершению: союзники ожидали вступления СССР в войну с Японией. Документов, в которых названа точная дата начала работы порта, автору найти не удалось. Можно предположить, что никаких официальных торжеств по этому поводу не было: на февраль 1945 г. пришелся пик зарубежных поставок, так что митинговать и перерезать ленточки портовикам, скорее всего, было некогда. Впрочем, один такой документ, но подготовленный позже, все же имеется: в отчете о деятельности предприятия за 1948 г. указано, что оно пущено в эксплуатацию 10 февраля 1945 г.

При вступлении порта НКМФ в строй в феврале 1945 г. от порта АКО приняли ранее построенные и сданные ему во временное использование два деревянных причала. Первый — на мысе Сигнальном для переработки угля, который начал работать недостроенным еще в ноябре 1942 г., был поврежден. Второй — на кошке для генгрузов — также был «несколько разрушен, но находится в рабочем состоянии», правда, из-за отсутствия механизации он не являлся полноценным.

На первых порах порт не справлялся с обработкой прибывавших в массовом количестве грузов. Ежесуточно ему следовало одновременно разгружать четыре-пять судов, снимая с них три тысячи тонн. На первый квартал 1945 г. порт получил задание перевалить 127 000 т импорта. Хотя оно и было выполнено на 100 %, но лишь с помощью порта АКО, выгрузившего 40 000 т. Месяцем самой напряженной работы стал март 1945 г., когда в сутки обрабатывались всего 1 430 т или 47,7 % нормы.

Местные партийные органы полагали, что «начальник Морпорта тов. Асеев не принял достаточных мер, несмотря на помощь со стороны горкома ВКП(б) в деле проведения подготовительной работы по обработке судов». Однако следует помнить, что организационные неувязки в начальный период действия любого предприятия являются вполне естественными.

Из двадцати одной бригады грузчиков восемь не выполняли норм. Организация труда в них находилась на низком уровне. Много простоев произошло из-за несвоевременной подачи автомашин и механизмов, которые работали крайне плохо, не пройдя технический осмотр. Из десяти автомашин, переданных портом АКО, в течение месяца бездействовали семь. Три новых грузовых механизма вышли из строя из-за отсутствия смазки. Снимаемые с судов грузы беспорядочно складировались на территории. В результате каустическую соду разместили вперемешку с драгоценными пищевыми продуктами, небрежная укладка которых к тому же стала причиной их намокания. Пострадали фасоль, мука, яичный и молочный порошок. Часть продуктов оказалась расхищена.

27 февраля 1945 г. в обкоме ВКП(б) прошло совещание, наметившее мероприятия по подготовке площадок для размещения поступавшего импорта. Всю имевшуюся в городе и его окрестностях складскую площадь решили распределить между портами АКО и НКМФ. К 3 марта грузы должны были заполнить даже городской стадион на Никольской сопке. Для расчистки снега на нем и на других площадках решили привлечь заключенных ИТК № 7, а также «мобилизовать общественность, учреждения и организации города». Караулы на складских объектах несли двести бойцов отдельного батальона НКВД по охране военных объектов.

Вот что вспоминал о своем опыте работы грузчиком в начале 1945 г. Е. А. Тупиков: «Мы приступили к работе. Юсупов и я посмотрели укладку мешков в штабеле, а ребята несли мешки с мукой и назад возвращались бегом. В трюме баржи образовалась очередь. Мы поставили еще два человека на подачу мешков и сами включились в цепочку носить их. Восьмидесятикилограммовые мешки сначала показались легкими, но уже через час-полтора стало ясно, что принятый ритм нам не по силам. Расстояние до штабеля было метров восемьдесят, мешки надо было поднять на высоту до шести метров. Этот вариант разгрузки был очень тяжелым.

До обеденного перерыва мы дотянули кое-как. После обеда к работе приступили нормально, бегом не бегали. Вторая половина рабочего дня тянулась мучительно долго, не сговариваясь, все ждали окончания рабочей смены. Без привычки все измотались до последней степени. На следующий день пришли на работу на старое место, то есть на четвертый причал. Юсупов уже знал, как мы вчера выполнили норму выработки и сколько заработали. Результат для нас был неожиданным. Норму выработки мы выполнили на 75—80 %. Само собой разумеется, заработок был малым. Послышались недовольные голоса…»

Для облегчения разгрузки запустили рольганговый транспортер. Управлявший им транспортерщик показал строителям удобный способ приема мешков на спину, после чего работа продолжилась. «Мы быстро освоились с новым вариантом работы. Сегодня она была полегче. Мешки шли по транспортеру непрерывным потоком, но их не надо было переносить на большое расстояние… С этого дня мы выполняли норму выработки от 100 до 120 %, но работать, как работала бригада Владимира Андреевича

Ермакова, так и не научились. Бригада Ермакова ежедневно выполняла нормы выработки на 150—200 %, а норма была немалая — девять тонн на одного человека…»

После того как к апрелю 1945 г. скопление судов, ждавших на рейде своей очереди на выгрузку, разрядилось, часть людей вернулась на стройку, но бригады Кононенко, Костюнина, Черенкова и другие остались в порту на постоянную работу. Вчерашние строители овладели новыми профессиями. Бывший бригадир шпунтовщиков В. Н. Кириллов, награжденный за трудовые заслуги медалью, стал одним из лучших механизаторов и работал в порту до конца жизни. Механизаторами и другими специалистами стали бывшие строители П. Н. Агарев, А. Н. Желнин, В. Н. Марятов, Г. М. Матюхин, С. П. Мельников, А. П. Молев. Портовыми рабочими стали П. И. Абрамовский, А. П. Метелкин, А. С. Ускиряев. На автобазе трудились П. Т. Глубокий, А. И. Зуек, П. Н. Пазеннов и другие. Прорабами, стивидорами, диспетчерами, складскими работниками стали строители В. П. Ермаков, П. Д. Пальчун, В. П. Погорелов, С. П. Вашкин, В. Ф. Ополев. Перейдя на работу в порт, не изменили своей строительной профессии А. Н. Поддубный, Е. А. Тупиков, Я. К. Утробин.

Всего за 1945 г. порт переработал 350,5 тыс. т. До конца года через него проходили преимущественно импортные, а в период войны с Японией — военные грузы. Производительность труда грузчиков в среднем составляла 12,7 т в день, а их средний дневной заработок доходил до 42 руб. 12 коп. при сдельной тарифной ставке 17 руб. 53 коп. Наиболее высоких результатов достигли бригады грузчиков Ермакова (228,1 %), Стрельцова (242,3 %), Бокова (209,4 %). Столь высоким результатам способствовало внедрение механизации погрузо-разгрузочных работ (напомним, что совсем недавно — всего лишь в начале года — большинство бригад норм не выполняло).

«Наши грузчики уже не помнят того времени, когда им приходилось работать ¨вплечевую¨ на всех вариантах работ и преодолевать своей физической силой тяжеловесы. Наши портальные и плавучий краны в течение 1945 г. переработали почти 300 000 т, разное оборудование и вооружение… Наши механизмы были использованы всего на 36,8 % по времени, а участие механизации в общей переработке грузов составило 48,8 %…»

Лебедки стационарного тяжеловесного подъемного крана «Деррик»

Заключительной операцией Второй мировой войны стала высадка десанта на Курильские острова, проведение которой советское командование возложило на силы Камчатского оборонительного района (КОР), возглавляемого генерал-майором А. Р. Гнечко. Петропавловская военно-морская база, располагавшая тремя десятками небольших кораблей, не могла разместить на них всех десантников с их вооружением, техникой, продовольствием и боеприпасами. Поэтому было решено часть воинов доставить на Курилы на гражданских судах, стоявших в Петропавловске и временно мобилизованных из АКОфлота, Морлова АКО и ДВГМП. Но двенадцать судов имели на борту большое количество груза, препятствовавшего посадке людей и размещению техники и вооружения. Поэтому их пришлось спешно разгружать силами портовиков, военнослужащих и горожан. За короткий срок — около шестнадцати часов — трюмы восьми пароходов были освобождены от содержимого почти наполовину.

Утром 15 августа 1945 г. части, выделенные для десантной операции, получили приказ командующего КОР о сосредоточении в районе порта. Недостаток причалов привел к тому, что с каждого из них приходилось грузить одновременно несколько плавсредств. Чтобы упорядочить эту

процедуру, суда обрабатывались по специальному графику. Приняв людей и грузы, они отходили на рейд, а их места занимали следующие. Посадка десанта закончилась к вечеру 16 августа. Ранним утром 17 августа караван из 64 вымпелов двинулся в путь на Курилы. Всего на борту кораблей и судов разместились 8 824 десантника, 492 пулемета, 123 миномета и 95 орудий.

С рассветом 18 августа началась высадка с боем на остров-крепость Шумшу. В ходе операции и после ее завершения большую помощь войскам оказали портовики-добровольцы. В состав сил десанта вошли три самоходных баржи порта. На барже № 1, которой командовал старшина 1-й статьи Василий Иванович Сигов, находилась группа десантников первого броска. При подходе к берегу враг заметил ее и открыл огонь. Высадив людей, Сигов развернул судно и направил его к стоявшему на рейде транспорту «Пугачев». Во время этого перехода баржа получила четыре пробоины. Вдруг она вздрогнула: в машинное отделение попал снаряд. Моторист И. Крюков доложил командиру о повреждениях. Взрывом был тяжело ранен матрос И. Киселев. Баржа подошла к борту парохода. Ее стали загружать боеприпасами, оружием, медикаментами, по трапу спустилась очередная партия десантников. Во время второго рейса к берегу один снаряд разорвался рядом, а второй попал в трюм. Послышались стоны раненых, в трюм хлынула вода. Осколок снаряда раздробил Сигову кисть руки. Скрипя зубами от боли, он разорвал санитарный пакет и кое-как перевязал раны. При помощи десантников удалось заделать пробоину. Баржа подошла к берегу. Воины бросились в воду, таща на себе ящики с патронами, пулеметы и минометы. С берега просили передать на транспорт: нужны противотанковые ружья и пушки: японцы пустили в ход танки. Во время следующего рейса Сигов был ранен в голову. Он направил баржу к горящему десантному судну. Прикрывшись густым черным дымом, снова высадил на берег подкрепление. Только через двое суток В. И. Сигов ощутил смертельную усталость: дали себя знать ранения и большая потеря крови. Его положили в госпиталь. Здесь 2 сентября он узнал о капитуляции Японии, а вскоре пришла весть о присвоении ему высокого звания Героя Советского Союза. Моториста и матроса баржи И. Крюкова и И. Киселева наградили орденами Ленина и Отечественной войны 1-й степени.

Герой Советского Союза Василий Иванович Сигов
на фоне баржи «Героическая»

После войны портовская баржа № 1 получила название «Героическая». Старшину такой же баржи № 2 Е. Г. Иванова за мужество наградили орденом Отечественной войны 1-й степени. Баржа № 3, возглавляемая старшиной М. И. Павловым, попала под град японских снарядов и погибла вместе с экипажем. Отличился в боях и начальник морского агентства ДВГМП Аркадий Захарович Матусевич, храбро действовавший при штурме артиллерийской позиции врага на мысе Кокутан.

Японский гарнизон острова Шумшу сложил оружие 23 августа 1945 г. В этот же день был занят соседний остров Парамушир. Вскоре военные действия завершились полной капитуляцией Японии. В воскресенье 2 сентября 1945 г. военное положение в Камчатской области было отменено. Война, стоившая советскому народу огромных жертв и лишений, завершилась.

Не успел порт обзавестись минимально необходимым для полноценной работы хозяйством, как начался его передел. 10 сентября 1945 г. СНК СССР принял решение передать его часть ТОФ. В соответствии с ним народный комиссар Морского флота СССР П. П. Ширшов распорядился отдать военным три причала на кошке вместе с прилегающей территорией и находящимися на ней сооружениями.

Руководство порта посчитало это решение ошибочным и обратилось напрямую к А. И. Микояну, объясняя, что причалы являются «жизненно необходимыми для народно-хозяйственных целей Камчатки по переработке снабженческих грузов области». Причалы располагались в центре обоих Петропавловских портов, поэтому передача этих сооружений военным могла затруднить их работу и осложнить маневрирование судов на узкой акватории. Здесь же были сосредоточены все незаконченные водоотводные сооружения, следовательно, изоляция причалов могла полностью нарушить нормальную эксплуатацию предприятий. К тому же причал № 2 и часть причала № 3 еще не были полностью достроены.

Понимая необходимость организации стоянки для кораблей Камчатской военной флотилии, руководство порта полагало, что ей относительно безболезненно можно было передать причал № 6 с тяжеловесным «Дерриком» и прилегающую к нему территорию, располагавшуюся рядом с их базой. Тем более, что боевые корабли швартовались у этого причала уже в течение полугода. Кроме того, он являлся конечным в причальной линии и имел свою акваторию.

В итоге, в октябре 1945 г. военным достались причалы № 1, 2 и 3, три деревянных склада общей площадью 3 384 кв. м, территория открытого хранения, водопровод и подкрановые пути. (Назад эти сооружения и территория вернулись во второй половине 1950-х гг. после начала строительства капитального морского вокзала.)

У причалов стоят фрегаты американской постройки, полученные по программе ленд-лиза

В это же время окончательно решился вопрос о возможном объединении торгового и рыбного портов. Инициатором этого вновь стал Я. Я. Завадский, 27 июля 1945 г. обратившийся к наркому рыбной промышленности А. А. Ишкову: «…Я пришел к выводу, который хочу Вам изложить. Камчатка по сравнению с сырьевыми возможностями много недодает стране рыбной продукции, играющей огромную роль в пищевом балансе страны, особенно в настоящее время… Увеличение добычи рыбы… возможно при наличии хорошо развитой, технически оснащенной морской рыбной базы, которой является порт Петропавловска. Петропавловск необходимо превратить в первоклассный рыбный порт нашей страны, грузооборот которого должен быть до миллиона тонн в год. Расширять в нужном объеме существующий рыбпорт, который имеет только один причал, нецелесообразно, так как вновь построенный порт Морфлота, имеющий тяжелую механизацию в нужном количестве для обеспечения будущей работы рыбной промышленности, в настоящее время загрузки не имеет, а с прекращением импорта будет на простое».

Существование двух портов, как мы знаем, Я. Я. Завадский считал нецелесообразным. Это ярко подтверждали результаты их работы в 1945 г. Из 150 тыс. т импорта рыбный порт на одном причале принял 74 тыс. т, а торговый на четырех — всего 76 тыс. т. «План обоих портов при всем напряжении в грузопотоке с расчетом на наилучшие перспективы может составлять 520—540 тыс. т, то есть то, что рыбпортом было сделано в 1944 г. при значительно меньших затратах… Эти два хозяйства нужно объединить в один порт Наркомрыбпрома; это объединение явится фундаментом для развития огромного рыбного хозяйства… Меня очень волнует вопрос создания мощной обрабатывающей базы-порта, который удовлетворял бы и не препятствовал дальнейшему росту рыбной промышленности. Из этого вытекает разрешение вопроса об объединении портов Морфлота и Рыбпрома в одно большое транспортное хозяйство, ведать которым должен Наркомрыбпром, также организацию и внедрение грузоперевозок несамоходным флотом, что исключительно благоприятно должно отразиться на общем развитии экономики Камчатской области, а также вопрос закрепления кадров и ликвидации их текучести, которая очень тяжело отражается на состоянии работы».

В сентябре 1945 г., уже после завершения Второй мировой войны, А. И. Микоян побывал в Петропавловске. Столь высокопоставленный государственный деятель посетил Камчатку впервые за годы советского периода ее истории. Видимо, оценив ситуацию на месте, он склонился к решению о нецелесообразности объединения портов.

Интересно, что идея их слияния на местном уровне не снималась с повестки дня и позже. Она упоминается в проекте «Основных наметок для составления пятилетнего плана развития народного хозяйства Камчатской области на 1946—1950 гг.», составлявшемся в декабре 1945 г., в котором строительство морского порта называлось «первоочередной задачей». Правда, теперь инициатором объединения выступал уже торговый порт. Мысль об объединении была окончательно откинута с начала 1950-х гг., после организации в Петропавловске Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства, в ведение которого перешел торговый порт.

А вот как в 1945 г. шли дела у портостроителей. В январе 1945 г. они перевыполнили месячный план на 136,4 %. Лучшие результаты показали бригады копровщиков Кириллова — 189 и Суханова — 149 %, плотников Филина — 151 и Гаврикова — 166 %, монтажников Кружкова — 156 %. Средняя дневная зарплата рабочих составила 23 руб.

В феврале темпы работ заметно снизились. Причиной этого стал выпавший глубокий снег. Так, с 4 по 6 февраля пришлось снимать всех людей и технику с основных объектов и отправлять их на очистку стройплощадок. Еще одной причиной, замедлившей ход стройки, стала начавшаяся деятельность порта: как известно, ввиду отсутствия в нем грузчиков, часть строителей задействовали на грузовых работах. К тому же по распоряжению А. А. Афанасьева порту передали много техники и часть вспомогательных предприятий Камчатморстроя.

В январе и феврале началась эксплуатация трех причалов из металлического шпунта с прилегающей к ним территорией, деревянного склада на кошке и двух металлических хранилищ. К причалам по временным путям подкатили два портальных крана, которые сразу же начали действовать. Готовились к работе еще четыре таких механизма. В конце февраля завершалась сборка металлоконструкций причала на мысе Сигнальном, началось строительство еще одного металлического склада, шла сборка американских автомашин. Промышленно-гражданский участок за два первых месяца 1945 г. завершил сооружение семи четырехквартирных домиков и барака для людей, переселяемых с кошки.

15 февраля 1945 г. между управлением порта и Камчатморстроем, размещавшимися в одном здании на улице Советской, 2б, был заключен договор на выполнение работ в 1945 г. на сумму 7 млн руб.

27 февраля 1945 г. НКМФ СССР утвердил титульный список капитальных работ на первый квартал 1945 г. в объеме 2,1 млн руб. Так оценивалось изготовление проектов, окончание причала на кошке, сборка металлических и достройка деревянных складов, установка механизации, организация электроснабжения и связи, строительство жилья. Работы на второй квартал 1945 г. оценивались в 2,4 млн руб. Общая сметная стоимость стройки порта составляла 107 млн руб., из которых к началу второго квартала 1945 г. освоили 40,4 млн, то есть 37,8 %.

13 марта 1945 г. А. Н. Виноградов сообщал о тех мерах, которые следовало спешно предпринять для того, чтобы порт мог нормально действовать:

— к 25 марта 1945 г. завершить временные подкрановые пути на трех относительно готовых причалах и подвести к кранам временное электропитание;

— к 1 апреля 1945 г. окончательно закончить сооружение причала № 7 на мысе Сигнальном;

— с 15 апреля начать строительство электростанции;

— к 1 мая 1945 г. закончить строительство склада № 8, до 15 августа собрать склады № 7 и 9;

— к середине мая 1945 г. установить все металлоконструкции на причалах № 2 и 6;

— к 1 июня построить кузницу, к 15 июня завершить мастерскую;

— к началу августа 1945 г. полностью закончить три причала.

Для успешного решения этих задач требовалась помощь НКМФ и Наркомата внешней торговли СССР. Виноградов обращался к ним с просьбой отгрузить в его адрес крепления для причала № 2, выделить буксир мощностью 250—300 л. с. и три баржи, срочно доставить в Петропавловск в апреле 1945 г. 300 т цемента для электростанции и в мае — 4 000 куб. м круглого леса.

Всего же для выполнения той скромной программы, которую можно было развернуть на выделенные в 1945 г. средства, требовалось 9 478 куб. м круглого и пиленого леса притом, что в наличии его к началу апреля 1945 г. имелось всего 296 «кубов». Аналогично обстояло дело и с другими материалами. Так, железного проката требовалось 268 при наличии 109 т, анкерных креплений и рельсов при потребности в 217 т не имелось совсем, цемента вместо 619 было всего 15 т.

И все же, несмотря на все трудности, план первого квартала 1945 г. портостроители перевыполнили на 112,8 %, а с апрельским заданием они справились на 116 %. Бригады, трудившиеся на основных объектах, выполнили установленные нормы выработки в среднем на 128,7 %. Лучшими стали бригады шоферов Галкина (193 %), копровщиков Кириллова (185 %), Суслова (174 %) и Фролова (173 %), плотников Гаврикова (157 %) и Филина (149 %).

В апреле 1945 г. в Камчатморстрое числились 1 038 рабочих, служащих и инженерно-технических работников. Из них 424 чел. работали в порту и других организациях. Непосредственно на строительных работах и на обслуживавших их подсобно-вспомогательных производствах пребывали немногим более шестисот человек. Правда, имелись еще сто сорок «зэков», число которых «при соответствующем нажиме на начальника ИТК» могло быть доведено до двухсот. С их учетом численность портостроителей обеспечивала только работы, запланированные НКМФ, причем излишки рабочей силы могли составить лишь сто человек, «которые частично потребуются для обеспечения сельскохозяйственной и путинной компании», то есть для того, чтобы снабдить их самих же продуктами питания.

С 1 июня 1945 г. Петропавловская строительная контора в составе Дальморстроя стала действовать как самостоятельная организация, непосредственно подчиненная Главморстрою НКМФ. С начала 1945 г. в ее состав входили три участка: гидротехнический, промышленно-гражданского строительства и монтажный, но 1 июня 1945 г., после сдачи собранных портальных, плавучего и стационарного кранов и основного перегрузочного оборудования, монтажный участок ликвидировали.

10 августа 1945 г. Главморстрой НКМФ СССР известил А. Н. Виноградова о том, что в соответствии с решениями правительства Дальморстрой будет ликвидирован в третьем квартале 1945 г. При этом, «учитывая возрастающее значение работ по Петропавловскому порту и темп освоения в первом полугодии», годовой план работ Камчатморстрою увеличивался до 8 млн руб.

К 1 сентября 1945 г. портостроители сдали в число действующих следующие объекты общей стоимостью 50,5 млн руб. В их число вошли:

— деревянные причалы на мысе Сигнальном и на кошке длиной 76 и 105 м;

— три причала с внешней стороны кошки общей длиной 450 м;

— причал из металлического шпунта на мысе Сигнальном длиной 75 м;

— портовая территория возле причалов общей площадью 85 000 кв. м, образованная рефулированием и за счет разработки косогоров;

— деревянные одно- и двухэтажные склады общей площадью 5 165 кв. м;

— семь металлических складов общей площадью 4 536 кв. м, еще два достраивались;

— восемь портальных кранов;

— подкрановые пути длиной 400 м;

— плавучий кран «Вилей»;

— стационарный тяжеловесный кран «Деррик»;

— семь шеститонных автокранов и три гусеничных трехтонных крана;

— водопроводы на мыс Сигнальный и кошку длиной 1 933 м;

— жилищное хозяйство в составе двухэтажных восьми- и двенадцатиквартирных и одноэтажных четырехквартирных деревянных домов общей площадью 3 500 кв. м, одноэтажного общежития для грузчиков на 100 чел. и три одноэтажных общежития, предназначенные для переселения жильцов с территории, отчужденной под строительство порта;

— здание столовой с овощехранилищем и магазином.

Кроме этого, с морского дна возле причалов и на подходах к ним было вынуто 522 000 «кубов» грунта. Завершалось сооружение причалов на кошке и площадке ниже облисполкома общей длиной 214 м.

К 1 сентября 1945 г. из выделенных НКМФ 8 млн руб. освоили 5,7. Оставшихся средств для устранения всех недоделок оказалось недостаточно. Завершения требовали:

— отбойные рамы и кордонные брусья на всех причалах;

— ливневая канализация и водоотводящие устройства на всей территории;
— асфальтирование площадок и подъездных дорог;
— водопровод для снабжения флота, предприятий порта и жилого поселка;
— электростанция мощностью 1 000 кВт;
— постоянные подкрановые пути;
— укрепление берега;
— три металлических склада и причала;
— кузница, мастерские, гараж, пожарное депо;
— детский сад, детский дом, больница-поликлиника и школа;
— морской вокзал, здание управления порта, радиостанция.

Общая стоимость всех перечисленных выше сооружений ориентировочно равнялась 40 млн руб.

В октябре 1945 г. Камчатморстрой реорганизовали в строительное управление № 9 Главморстроя НКМФ СССР, сохранив за ним прежнее название. До конца 1945 г. управление справилось с планом только на 79 %. Главной причиной невыполнения стало уже традиционное отсутствие стройматериалов. Во втором полугодии, чтобы занять рабочих и избежать их простоя, стройуправление было вынуждено пойти на выполнение заказов сторонних предприятий.

В результате четыре причала вошли в эксплуатацию без охранных рам. Из-за их отсутствия в октябре 1945 г. случилась авария на причале № 4, где во время швартовки пароход смял одну шпунтину, а 16 января 1946 г. на причале № 7 мыса Сигнального также при швартовке произошла еще одна авария, при которой были повреждены сразу четыре шпунтины.

Анкерные крепления для причала на кошке изготовили своими силами из рельсов по собственному проекту. Это позволило полностью завершить металлическую часть причала, но из-за ремонта «Зеи» засыпать грунт не удалось, и поэтому его так и не сдали в эксплуатацию. «Все работы текущего года выполнены исключительно за счет мобилизации внутренних ресурсов и перехода на “натуральное хозяйство” использованием местных возможностей и остатков прошлых лет. Так, например, все жилстроительство вместо привозного леса выполнено из местной березы, заготовленной на месте. Вместо пакли и войлока использовали мох. Верхнее строение причала у крана “Деррик” выполнено из местной березы вместо гидротехнического леса. Вместо отсутствующих железа, толи и рубероида для кровли использована заготовленная своими силами финская стружка; вместо цемента, песка и извести для штукатурных работ использованы местные вулканический пепел и глина; вместо гвоздей строительных, штукатурных и кровельных изготовили на месте проволочные и т. д…»

Организованные в конце 1944 г. участки по заготовке леса в первом полугодии 1945 г. были расширены: теперь все жилье и часть других объектов строились исключительно из местных материалов, что позволило вовремя сдать их в эксплуатацию. Правда, для этого потребовалось «организовать и содержать мощные подсобные предприятия по заготовке и доставке материалов на месте, отвлекая на эти предприятия большое количество рабочей силы с основного производства». А вот стекло заменить было нечем, поэтому в оконные переплеты большинства жилых домов пришлось вставлять картон…

За 1945 г. через оба Петропавловских порта прошли в общей сложности 639 тыс. т грузов, в основном импортных. Всего же в течение 1942—1945 гг. местное портовое хозяйство переработало 1 869,5, в то время как за предыдущие двенадцать лет (1930—1941 гг.) — всего 1 764 тыс. т. Война и связанное с ней увеличение грузопотоков ускорили развитие экономики Камчатки. Грозная опасность, нависшая над страной, ненависть к нацистским варварам-захватчикам побудили в нашем народе могучие силы и воодушевили его на борьбу с врагом. Трудящиеся Камчатки также участвовали в ней. Несмотря на то, что наш полуостров отделяли от линии фронта тысячи километров, здесь так же, как и во всех уголках СССР, все было подчинено интересам обороны. Главным лозунгом тех славных дней для советских людей стал призыв: «Всё — для фронта, всё — для победы!»

Постройка в Петропавловске в военный период за короткий срок в условиях крайне ограниченных ресурсов морского порта, снабженного капитальными причалами и современными перегрузочными средствами, стала конкретным воплощением понятия «Трудовой подвиг советского народа в годы Великой Отечественной войны». Появление порта, потенциально способного перерабатывать в год до миллиона тонн различных грузов во многом стало определяющим фактором экономического и социального развития Камчатской области в послевоенные годы. За короткий срок это предприятие стало главными морскими воротами полуострова. К этому можно еще добавить то, что отечественная гидротехника приобрела в Петропавловске в течение 1943—1945 гг. уникальный опыт форсированного возведения сложных гидротехнических сооружений принципиально нового типа.

«Мы будем трудиться во имя победы коммунизма…»
(Петропавловский морской торговый порт в 1946—1957 гг.)

После завершения Великой Отечественной войны правительство СССР решило прекратить дальнейшее расширение порта, а строительное управление № 9 переподчинить ему как ремонтно-строительный участок. 21 февраля 1946 г. нарком П. П. Ширшов издал приказ № 97 «О переводе строительства Петропавловского-на-Камчатке порта на хозяйственный способ ведения работ». Приказ признавал, что «при незначительном объеме оставшихся работ по окончанию строительства… нецелесообразно сохранять самостоятельную подрядную строительную организацию, подчиненную непосредственно НКМФ». Он предписывал А. Н. Виноградову передать все свое хозяйство по балансу на 1 марта 1946 г. в ведение начальника порта, после чего прибыть в Москву в распоряжение наркомата для нового назначения (им стало руководство восстановлением Ленинградского порта, которое шло по впервые опробованной в Петропавловске технологии).

26 марта 1946 г. Министерство Морского флота (ММФ) СССР — так теперь стал именоваться бывший НКМФ — издало приказ о вхождении в состав порта отдела рабочего снабжения (ОРС) стройуправления. С 17 апреля он стал называться «ОРС морпорта ММФ». Ровно через месяц, 26 апреля 1946 г., стройуправление № 9 вывели из подчинения Главморстроя и ликвидировали. Теперь в составе порта появилась своя стройконтора, перешедшая на хозяйственный способ ведения работ.

Стройконтора

Весной 1946 г. стройконтора ремонтировала деревянный угольный причал № 8, расположенный на мысе Сигнальном. Он заработал, будучи недостроенным, еще в ноябре 1942 г., а в феврале победного 1945 г. перешел из порта АКО в порт НКМФ. Сооружение было серьезно повреждено, часть его в течение двух месяцев бездействовала. В апреле 1946 г. у него восстановили две трети причального фронта, после чего работы остановились из-за отсутствия леса.

Порт считал, что сооружение вышло из строя из-за неправильной эксплуатации. Но местные специалисты, в частности инженер треста «Камчатрыбстрой» В. Павлов, работавший в лаборатории по испытанию строительных материалов, полагали, что причина разрушения заключалась в недоброкачественном выполнении работ. «Примером того, как не надо строить, служит причал на мысе Сигнальном. Этот причал не просуществовал и трех лет, как вышел из строя. Вопиющий факт разрушения нового причала произошел только лишь потому, что в процессе строительства было допущено низкое качество работ и имели место большие отклонения от технических норм.

Руководители Морстроя неоднократно предупреждались инженерным составом своей конторы и работниками со стороны о том, что причал надо укрепить и ликвидировать своевременно все обнаруженные дефекты. Но руководители Морстроя в погоне за показными темпами не пожелали заниматься "мелочами". Результаты наплевательского отношения к выполнению технических условий и строительных законов сказались быстро — причал рухнул, а государству нанесены миллионные убытки.

Руководители Морстроя забыли, что быть хорошим строителем — это не значит только уметь быстро сбыть с рук объект, а значит строить так, чтобы сдать его вполне законченным с такими качественными показателями, которые обеспечили долговременную эксплуатацию сооружения…»

Еще один деревянный причал на кошке для перевалки генеральных грузов, как и предыдущий, доставшийся порту от АКО, также был частично разрушен. Другие гидротехнические сооружения тоже выходили из строя. Начавшие действовать, будучи еще недостроенными, причалы № 3, 4, 5, не имевшие отбойных рам и шапочных брусьев, в течение первого года эксплуатации дважды повреждались при швартовке к ним пароходов.

Утвержденный на 1946 г. объем работ в сумме 2 900 тыс. руб. стройконтора выполнила на 102,7 %. В течение года достроили два общежития, рассчитанных на пару сотен обитателей каждое, с котельной, продуктовый ларек, начальную школу, временную баню, первую очередь водопровода. Началось строительство электростанции на мысе Сигнальном, морского вокзала, временного клуба и яслей, а также восьми четырехквартирных домиков.

Строительство барака на Красной Сопке

Барак готов к заселению

«Учитывая, что наш основной контингент размещен на Красной Сопке, с наступлением весны там будут развернуты строительные работы в таком объеме, чтобы обеспечить полностью достройку всего намеченного… что даст нам возможность улучшить бытовое и санитарное состояние, как в самих общежитиях, так и всей территории Красной Сопки, которая, по существу, является "Портовым городком". Кроме того, нам утверждено строительство постоянного клуба моряков стоимостью два миллиона рублей, который будет заложен в текущем году (место строительства еще не отведено, но постараемся строить между портом и Красной Сопкой)».

В августе 1946 г. на строительном участке на Красной Сопке наблюдалось оживление: портовики сооружали свои жилища. Плотники, столяры, пильщики и другие рабочие, занятые здесь, в свое время брали обязательство к 15 августа, то есть на десять дней раньше срока, завершить строительство и сдать в эксплуатацию школу, детские ясли, клуб и десять четырехквартирных домиков. Сейчас они

настойчиво добивались выполнения обещанного. Бригады и отдельные рабочие в ходе соревнования достигали все новых и новых успехов, большинство из них намного перекрывали суточные производственные задания.

Примером того, как надо выполнять данное слово, служила бригада плотников Исаева. Заранее готовя рабочее место и инструменты, ее члены уплотнили рабочий день и выполняли нормы на 190 % и более. Помогала и смекалка. Плотник Матвиенко соорудил станок для переборки простенков, с помощью которого выдавал свыше четырех норм за смену. На постановке стропил, настиле полов и укладке балок трудилась бригада Семенова. Плотники Иванов, Колкин и Засоренко каждый день вырабатывали более полутора заданий. Делу помогала хорошо поставленная агитационно-массовая работа. Агитаторы во время обеденных перерывов читали строителям газеты, вели беседы, разъясняя недавно принятый закон о первом послевоенном плане развития страны. Повсюду висели лозунги и плакаты, призывавшие строителей с честью выполнить план первого года начавшейся новой послевоенной «Сталинской пятилетки».

Жилья портовикам остро не хватало, поэтому некоторые их семейства занимали совсем неподходящие для этого помещения, если их вообще можно так назвать. Механик Федор Шадрин с женой и малолетними детьми второй год размещался в ящике, в котором из США пришли части подъемного крана. Вот описание этого «жилища», датированное 12 декабря 1946 г.: «В квартиру Шадрина пройти без длинных резиновых сапог было невозможно, так как вокруг стояло болото… Я (заведующий военным отделом Петропавловского горкома ВКП(б) Блинов. — *С. Г.*), преодолевая воду, вошел в квартиру Шадрина, где передо мной развернулась картина стихийного положения этой семьи. В квартире также стояла вода на уровне полуметра, вода подошла под койку, и детская койка стояла в воде, печь топилась, но тоже стояла в воде. Жена Шадрина сидела на койке, поджав под себя ноги, около нее двое близнецов и ребенок двух лет». Шадрин обращался к руководству с просьбой переселить его куда-нибудь в другое место, но получил ответ: квартир нет. Какое-то время без последствий осталась и рекомендация горкома переселить это несчастное семейство в другое место.

Шпунтовой причал без оголовника

На основных производственных объектах, уже сданных в эксплуатацию, имелось много недоделок, мешавших их нормальной деятельности. Не была завершена планировка территории, ее часть, не защищенная от волн, затапливалась и размывалась во время штормов. Уже требовали ремонта подкрановые пути, а шпунтовые причалы все также не имели отбойных рам и повреждались при швартовке судов. Для изготовления отбойных рам с материка привезли высококачественный гидротехнический лес, но его стали использовать в качестве подтоварника, «и за длительное время он пришел в негодность».

Не хватало и обычного лесоматериала. «По этой причине был сорван план большинства строящихся объектов. Это результат того, что начальник лесосеки, пользуясь бесконтрольностью, злоупотребляет своим служебным положением. Вместо того чтобы использовать благоприятную погоду на заготовку леса, мобилизовать на это все силы и средства, он в ущерб производству занялся личными делами — косил сено, собирал ягоды. Глядя на начальника, занялись личными делами и многие из рабочих, в результате чего был сорван план лесозаготовок…»

К началу 1946 г. крановое хозяйство порта включало плавучий «Вилей», тяжеловесный «Деррик», двенадцать автомобильных и девять портальных механизмов. Последние, стоявшие на временных путях, работали не все: у одного из них еще монтировалась стрела, у двух сгорели электромоторы, а мощность шестисоткиловаттной станции, обслуживавшей краны, была достаточна лишь для одновременного действия двух механизмов.

Предприятие располагало шестью самоходными и пятью несамоходными плавединицами, из которых к эксплуатации были пригодны всего три судна: ледокольный буксир «Иван Сусанин» мощностью 800 л. с. и две самоходных десантных баржи № 1 и 5 с моторами в 300 и 200 л. с. Остальные плавсредства требовали капитального ремонта, работая с перебоями.

В 1946 г. порт разделили на два грузовых района: первый — на кошке, второй — на мысе Сигнальном. В этом году предприятие переработало 235 тыс. т, то есть в полтора раза меньше, чем в предыдущем году: с окончанием Второй мировой войны осенью 1945 г. поток грузов из-за границы прекратился. Так же, как и в прошлом году, большая часть прибывавшего складировалась под открытым небом на площади в шесть гектаров. В 1946 г. дополнительно к восьми металлическим складам общей площадью 5 400 кв. м добавились еще два таких же по 675 кв. м. Теперь под крышу этого хозяйства могли поместиться до семи тысяч тонн, чего, впрочем, было недостаточно. Угольная площадка вмещала до семидесяти тысяч тонн топлива.

К 1 мая 1946 г. после приема людей из ликвидированного Камчатморстроя численность работников порта достигла 913 чел., из которых 780 относились к «спецконтингенту». ИТК № 7 должна была выделять ежедневно двести человек, фактически же их число не превышало сорока. «Наш рабочий коллектив, в частности грузчики, на погрузо-разгрузочных работах за 1946 г. выполнили в среднем технические нормы на 126,2 %, причем не было ни одной бригады грузчиков, не выполняющих своих технических норм. Самая отстающая бригада грузчиков — тов. Козлова — имеет в среднем выполнение на 110,2 %. Лучшие показатели… имеют бригады Возженкова — 135,3 %, Ермакова — 135,3 %…»

Но имелись и более высокие достижения. 10 сентября бригада Ильяшенко на разгрузке парохода «Шатурстрой» выполнила дневную норму на 283 %. Об этом успехе через «Боевые листки», «Молнии», стенгазету «Крокодил» и плакаты были широко оповещены все портовики. Успех товарищей не оставил равнодушной бригаду Желнина, тут же, засучивши рукава, отправившуюся оспаривать первенство в соревновании. Через стенную печать каждый грузчик, шофер и крановщик узнавал результаты своего труда за смену или за сутки. Так популяризировали достижения передовиков производства, подбадривали отстающих, одним словом, добивались «общего трудового подъема» коммунисты Федотьева и Таров, которым партийная организация порта поручила этот важный участок пропагандистской работы.

За 1946 г. портовики получили 1 141 поощрение и совершили 149 проступков. За наиболее тяжкие из них под суд военного трибунала попали двадцать пять человек (пятнадцать — за самовольные отлучки и прогулы, двое — за дезертирство, один — за аварию и семеро — за прочие должностные преступления). Так, за прогулы осудили транспортерщика, грузчика и приемосдатчика, за хищения — шофера, укравшего одиннадцать пар сапог, двух грузчиков и охранника, похитивших семнадцать пачек махорки, девять килограммов сахара и два кило печенья, консервы. «Приведенные факты говорят, что находятся лица, посягающие на социалистическую собственность, забывают о своем долге советского гражданина на производстве, за что и понесли заслуженное наказание. Не надо забывать, что эта часть не отражает лица всего коллектива, наоборот — абсолютное большинство является добросовестным и честным».

В качестве меры воздействия на нерадивых работников по-прежнему практиковалось лишение «импортного питания», то есть дополнительного сухого пайка, составленного из американских продуктов. Подобным образом наказали работника хозчасти, не обеспечившего нормального отопления

здания управления. Использовался и такой непривычный современному читателю способ наказаний, как отправка провинившихся на гауптвахту. Однажды при ночном обследовании гаража было обнаружено, что «дежурный диспетчер… на работе отсутствовал, впоследствии был застигнут в котельной гаража спящим». Распоряжением заместителя начальника порта «за указанное выше преступление» диспетчер подвергался «строгому наказанию: аресту на трое суток без исполнения обязанностей с содержанием на гауптвахте. Начальнику АХО порта тов. Макарову оформить записку об аресте и направление на гауптвахту…»

Весной 1946 г. 322 портовика получили первую десятипроцентную надбавку за выслугу лет на Крайнем Севере. Их выплата после войны была восстановлена особым указом Президиума Верховного Совета СССР.

3 июня 1946 г. в Москве скончался «Всесоюзный староста» — Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинин, формальный глава государства, но, по сути, вполне декоративная фигура. «Тяжела утрата для советского народа. Партия, народ потеряли лучшего соратника Ленина и Сталина». Через два дня в столовой порта состоялся траурный митинг. Открыл его секретарь горкома ВКП(б) Гусаков. С большим вниманием собравшиеся выслушали сообщение о жизни и деятельности покойного. С воспоминаниями о встрече с покойным Михаилом Ивановичем выступил В. М. Шильдяев. «Он всегда относился с большим вниманием к заботе о людях. Глубоко в моей памяти запала его простота в разговоре, прямая, чистая речь. Он был лучшим другом молодежи. Нашей лучшей памятью о нем будет самоотверженный труд, борьба за досрочное выполнение плана четвертой Сталинской пятилетки!» Затем с призывами к досрочному выполнению производственного плана выступили Майборода, Таров и Цветков: «Наш рабочий коллектив включился во Всесоюзное социалистическое соревнование. И каждый будет трудиться так, как члены бригады тов. Ермакова, которые выполняют нормы до 400 %, — завершая свое выступление, заявил секретарь парторганизации Цветков. — Образ Михаила Ивановича будет нас вдохновлять на новые подвиги в мирном строительстве!»

В сентябре 1946 г. большое недовольство тружеников вызвала скверная работа столовой ОРС. Здесь ежедневно выстраивались очереди, люди опаздывали на разгрузку. Случалось, что во время ночных смен столовую совсем не открывали, и грузчики оставались без пищи. Здесь не было официанток, рабочие занимались самообслуживанием, теряя много времени. Хлеб нередко доставлялся с большой задержкой. Получалось так: обеды готовы, а хлеба нет, люди снова подолгу ждали, теряя драгоценное производственное время.

В начале 1947 г. основное и подсобное хозяйства порта включали: первый и второй грузовые районы, складскую группу, транспортно-экспедиционную контору, коммерческий отдел, охрану, автобазу, механическую мастерскую, плавсредства, ремонтно-строительный участок, отдел снабжения, временный морвокзал, здание управления на улице Советской, 2а, жилищно-коммунальный отдел. Первый грузовой район имел территорию пять с половиной гектаров, на которой располагались девять металлических складов, пять портальных кранов, стационарный кран «Деррик», «катучий» кран и мелкая механизация. Второй район с территорией два с половиной гектара включал угольный склад, два двадцатипятитонных портальных крана, гусеничные краны с грейферами и транспортеры. Все это оборудование могло обеспечить пропускную способность, значительно превышавшую существующую на деле.

Панорама порта в 1947 г.

В руководящем составе предприятия произошли изменения. 12 июля 1947 г. начальник порта А. И. Асеев издал приказ № 13: «Сего числа обязанности начальника морпорта сдал тов. Хачияну Борису Сергеевичу. Основание: приказ министра Морского флота тов. Ширшова № 693Л от 19/XII-46 г. и телеграфное распоряжение заместителя министра Морского флота тов. Коротеева от 3 июля 1947 г.». А. И. Асеев откомандировывался в распоряжение Министерства внешней торговли СССР.

Первым же распоряжением Б. С. Хачияна стало назначение на прежнюю должность главного инженера А. Н. Филина. Последний еще 21 октября 1945 г. был понижен до старшего инженера «за систематическое пьянство со своими подчиненными». Из этого понижения и предупреждения военного трибунала Тихоокеанского флота Филин «не извлек урока, явившись 31 декабря 1945 г. и 20 января 1946 г. на работу в пьяном виде». Провинившемуся 3 января 1946 г. был объявлен выговор, к тому же он получил предупреждение о том, что в случае повторения подобных нарушений дисциплины будет отдан под суд военного трибунала.

А в сентябре руководителем предприятия стал Исаак Осипович Улицкий. Первый подписанный им приказ № 21 от 12 сентября 1947 г. вводил ежедневные диспетчерские совещания с 12.00 под руководством и в кабинете начальника порта.

В начале осени 1947 г. из девяти портальных кранов в рабочем состоянии находились только четыре, остальные требовали ремонта. Из девяти передвижных кранов исправными были лишь шесть, а вместо семи ленточных транспортеров во втором районе работали три. На оставшихся в действии механизмах крановщики добивались результатов, значительно превышавших существовавшие нормы выработки. «Крановщик второго района крана ¨Спидер № 24¨ тов. Бесчестный М. С. 8 сентября 1947 г. в первую смену при обслуживании бригады ИТК и Светлакова переработал 343 т угля, выполнив сменное задание на 146 %, а во вторую смену при обслуживании бригад Матюнина, Ермакова и Федорова переработал 481 т, выполнив сменное задание на 160 %». За четкую и бесперебойную работу крана на разгрузке парохода «Тимирязев» приказом начальника порта М. С. Бесчестному выданы триста рублей премии.

Плавкран «Вилей» в действии

1 октября у портовиков, да и у всех горожан, состоялся настоящий праздник: наконец-то порт обзавелся долгожданным пассажирским морским вокзалом. Его организовали в одном из складов. Вечером здесь собрались рабочие и служащие. «В новом здании все блестит чистотой. Вместительный зал ожидания украшен портретами руководителей партии и правительства. Портовики с интересом осматривают служебные комнаты, помещение буфета, комнату матери и ребенка, медицинский пункт. Это их руками создан морской вокзал — первый на Камчатке».

Праздник оказался двойным: бывшие воины не только отметили окончание строительства вокзала, но и получили правительственные награды. «В дни войны с империалистической Японией портовики на боевом фронте показывали образцы мужества и героизма… В помещении нового вокзала собрались как раз те, кто с оружием в руках отстаивал честь своей родины». Председатель облисполкома Н. И. Павлов вручил им медали «За победу над Японией». Один за другим подходили к столу президиума грузчики, шоферы, крановщики, руководители цехов и участков. Более двухсот человек удостоились этой награды.

Спустя два месяца после начала работы морского вокзала появились и первые отзывы о ней, и не всегда хорошие. Некоторые из них содержатся в фельетоне Л. Засечкина, опубликованном в «Камчатской правде» за 21 ноября 1947 г.: «Много лет жители Петропавловска добивались, чтобы портовый город имел свой морской вокзал. И вот усилиями коллектива морского порта вокзал построен. Это — хорошее задание с залом для ожидания, буфетом, камерой хранения ручной клади и багажа. Здание электрифицировано, имеет паровое отопление и водопровод.

Уж, казалось бы, чего больше надо! Приходит с "большой земли" пароход — есть, где встретить приезжающих, есть, где подождать встречающим и, наконец, есть возможность транзитным пассажирам в приличных условиях дожидаться очередного парохода. Но, увы! Стоило только сдать в эксплуатацию здание вокзала, как со всех сторон посыпались жалобы, которые так и пестрят вопросами и восклицаниями: "На чем сидеть?", "Где достать воду?", "Почему в кассе не продают билеты в порядке живой очереди?"

…Толпа отъезжающих жалобщиков направилась к начальнику вокзала тов. Рязанову. У входа в кабинет дорогу преградил человек в грязной куртке.

— Куда лезете? Не пущу!

Тут какой-то шустрый гражданин протолкался через толпу.

— Мне к Рязанову.

— Не пущу.

— Вот записочка от Матусевича (начальника агентства ДВГМП. — *С. Г.*).

— Проходи.

Так на глазах у изумленных людей без соблюдения всякого порядка и очереди в кабинет начальника вокзала один за другим проникали какие-то лица с всесильной "записочкой от Матусевича".

Стоявшие у дверей кабинета возмущались. Наконец несколько человек прошло к Рязанову. Но на все их вопросы он невозмутимо отвечал:

— Нет мебели? Скоро получим из Владивостока. Нет воды? Уже дана заявка на водопроводные краны нашему представителю во Владивостоке. В кассе нет билетов? А что я могу сделать…

Он показал объемистую пачку записок, заявок, требований различных организаций и учреждений с визой того же тов. Матусевича: "Выдать столько-то билетов". Среди них были записки, написанные в приятельском тоне, с таким, примерно, содержанием: "Арк. Зах. (Аркадий Захарович. — *С. Г.*) Устройте так, чтобы тов. Н. не стоял в очереди", и тут же на уголке положительная резолюция.

Да и в самом деле: коль начальство приказывает — попробуй ослушаться. На столе у Рязанова лежит солидный список кандидатов на отъезд с первым пароходом и получением билетов только в первую очередь. Таким образом, здесь наблюдалось для "неотложного" выезда более трехсот человек, то есть больше, чем берет "первый пароход".

— Я сам жалуюсь на это. Но что поделаешь… — заключает начальник вокзала.

А в это время транзитные пассажиры с детьми в ожидании парохода сидят и спят на грязном холодном полу в зале и в "комнате матери и ребенка" без воды, без надлежащего медицинского обслуживания. Потом они жалуются на все это начальнику вокзала, тот жалуется еще кому-то, а дело остается в прежнем положении.

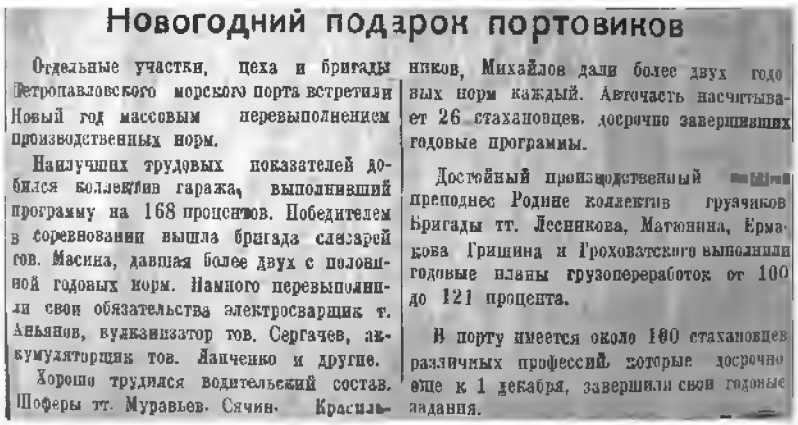
Хочется задать вопрос: сколько можно требовать и жаловаться? Не пора ли руководителям морского порта ответить на все жалобы и требования трудящихся, поступившие в первые же дни открытия вокзала и продолжающие поступать по сей день?»

24 ноября состоялось общее собрание портовиков, посвященное выдвижению кандидатов в депутаты Петропавловского городского Совета депутатов трудящихся. Открыл собрание секретарь парторганизации порта Беньковский: «На основе Сталинской Конституции мы, портовики, имеем право выдвинуть своих достойных представителей в местный орган власти. Это право дано нам в результате победы советского строя. Мы должны сегодня назвать имена тех, кто с напряжением всех сил борется за расцвет нашей любимой родины, за благосостояние советского народа, за победу коммунизма». Начальник планового отдела Левитин предложил выдвинуть кандидатом лучшего крановщика Дмитрия Филипповича Косяченко, начавшего трудиться в порту с момента пуска. В число достойных представителей порта, выдвинутых в депутаты, также вошли Герой Советского Союза Василий Иванович Сигов, электромонтажник Надежда Артемьевна Протасова и начальник первого района Николай Алексеевич Ильяшенко.

Вот еще один штрих, рисующий жизнь коллектива в 1947 г. Объявление о предстоящей культурной программе, подготовленной Красным уголком на первомайские праздники: «1 мая будет демонстрироваться кинокартина, 2 мая для детей работников морпорта организуется утренник, на котором будет показана художественная самодеятельность школы. Все праздничные дни Красный

уголок порта будет открыт для желающих поиграть на музыкальных инструментах, в шашки, шахматы, почитать газеты и журналы».

В конце 1947 г. создан отдел капитана порта. 22 декабря И. О. Улицкий распорядился «сдать заказ на изготовление для указанного отдела одной круглой печати». Исполнять обязанности капитана порта стал Константин Федорович Бородин. В 1948 г. его сменил новый капитан порта — Павлов.



Новогодний подарок портовиков

Отдельные участки, цеха и бригады Петропавловского морского порта встретили Новый год массовым перевыполнением производственных норм.

Наилучших трудовых показателей добился коллектив гаража, выполнивший программу на 168 процентов. Победителем в соревновании вышла бригада слесарей тов. Масина, давшая более двух с половиной годовых норм. Намного перевыполнили свои обязательства электросварщик т. Аньянов, вулканизатор тов. Сергачев, аккумуляторщик тов. Ланченко и другие.

Хорошо трудился водительский состав. Шоферы тт. Муравьев, Сячин, Красильников, Михайлов дали более двух годовых норм каждый. Авточасть насчитывает 26 стахановцев, досрочно завершивших годовые программы.

Достойный производственный [illegible] преподнес Родине коллектив грузчиков бригады тт. Лесникова, Матюнина, Ермакова Гришина и Гроховатского выполнили годовые планы грузопереработок от 100 до 121 процента.

В порту имеется около 180 стахановцев различных профессий, которые досрочно еще к 1 декабря, завершили свои годовые задания.

Заметка из газеты «Камчатская правда» за 1 января 1948 г.

Жилищно-коммунальный отдел постепенно расселял людей из общежитий, вводя в строй жилье на Красной Сопке. Под занавес 1947 г., 23 декабря, заработала комиссия по приемке вновь выстроенных четырехквартирных домов № 1, 2, 4 и 6. Вскоре несколько семей портовиков отпраздновали не только Новый год, но и новоселье.

Поселок порта. Вид на Сапун-гору. 1947 г.

Поселок порта зимой 1947/48 г.

Вышестоящая инстанция — Главдальфлот — признала работу порта в 1947 г. совершенно неудовлетворительной. Намеченный план грузопереработки в 280 000 т был выполнен лишь на 70,8 %, задание по капитальному строительству — всего на 68,6 %. Тем не менее, новый 1948-й год отдельные участки, цеха и бригады встретили перевыполнением производственных норм. Наилучших успехов добился коллектив гаража (в целом 168 %). Здесь победителем в соревновании вышла бригада слесарей Масина, давшая более двух с половиной заданий. Намного перевыполнили обязательства электросварщик Аньянов, вулканизатор Сергачев, аккумуляторщик Лапченко и другие. Хорошо потрудились шоферы Муравьев, Сячин, Красильников, Михайлов. В авточасти насчитывалось двадцать шесть стахановцев, а всего в порту таковых было более сотни, и все досрочно, еще к 1 декабря 1947 г., завершили свои годовые задания.

Весной 1948 г. партийно-политическую работу и хозяйственную деятельность предприятия оценивал обком ВКП(б). «Проверка показала, что основные причины плохой работы морского порта на протяжении трех послевоенных лет заключаются в том, что бывшее руководство… и настоящее… не занималось и не занимается по-настоящему производственной деятельностью, оторвались от масс, с людьми не работают, авторитетом у народа не пользуются».

Обстановка на предприятии была явно нездоровой: между руководителями и рядовыми тружениками возникло отчуждение и непонимание. На собраниях простые работники открыто говорили о том, что «начальник морпорта авторитетом среди рабочих порта не пользуется». Это же утверждение распространялось на многих руководителей, но не на всех. Так, труженики хорошо отзывались о заместителе начальника порта Пензе.

В свою очередь «руководители морского порта часто объясняют свои недостатки и плохую работу неудачным подбором рабочей силы, то есть говорят, что есть такие люди, которые якобы недобросовестно относятся к труду и производству. Такие рассуждения совершенно ошибочны. Коллектив рабочих морского порта здоровый и работоспособный, вся беда в том, что с коллективом почти не работают ни хозяйственные руководители, ни партийная организация. Руководители оторвались от масс, предоставив их самим себе. Поэтому не исключена возможность, что отдельные рабочие могут проявлять нездоровые настроения и плохо работать на производстве…»

О ненормальности отношений между руководством и рядовыми работниками говорит пример экипажа буксира «Иван Сусанин». Он находился в совершенно неудовлетворительных бытовых условиях. «Были случаи, когда в течение шести-семи дней команда находилась без хлеба… Постельное белье не стирается, не меняется более двух недель. Кухня в антисанитарном состоянии, у кока-повара халат замызганный, покрытый грязью, что нормальному человеку тошно и противно смотреть».

Команда буксира на собраниях дважды безрезультатно обращалась к начальнику порта и секретарю парторганизации с просьбой встретиться с ней, она «требовала решительного улучшения условий труда, быта, питания, наведения порядка на судне, команда требовала работы и правильного использования мощного и ценного механизма парохода…» Моряки вынесли резолюцию: «Требуем немедленно явиться на судно!» — и отправили с ней своего делегата к парторгу. Тот припугнул: «Это политическое дело, за это вы будете отвечать!» Ни один из руководителей на буксир так и не пришел. Из-за подобного отношения к людям экипаж в течение двух лет не удавалось полностью укомплектовать: из тридцати четырех моряков по штату он насчитывал только двадцать два.

Естественно, что такое положение не могло не сказаться на результатах труда и дисциплине. По мнению заведующего промышленным отделом обкома ВКП(б), мерой по выправлению положения могло стать усиление партийно-политической работы. Для этого требовалось ввести должность освобожденного секретаря парторганизации, например, «за счет должности, на которую содержится секретарь парторганизации в рыбном порту, учитывая, что морской порт является сейчас более важным узлом грузооборота, чем рыбный порт…» Затем следовало «добиться перед Дальневосточным главком замены целого ряда руководителей в морском порту, именно в текущем году…»

Очевидно, с учетом высказанных замечаний, в середине 1948 г. началась реорганизация подразделений порта, затронувшая грузовые районы и механические мастерские. Первым районом руководил И. Г. Телятников, вторым — В. П. Ребров. К маю 1948 г. стало ясно, что при сравнительно небольшом объеме грузооборота принятое деление не способствует повышению производительности труда и экономии стояночного времени судов. Поэтому с 15 мая 1948 г. районы были объединены. «Исполняющим обязанности начальника погрузо-разгрузочного района порта назначить тов. Телятникова Ивана Григорьевича. Заместителем начальника района по эксплоатации — тов. Реброва Василия Прохоровича». Вскоре руководство перешло к В. П. Реброву.

Тогда же, 15 мая 1948 г., выполняя приказ министра морского флота «Об улучшении руководства дальневосточными промышленными предприятиями ММФ», механические мастерские были

переименованы в судоремонтные мастерские № 4 и непосредственно подчинены главному инженеру. Руководил мастерскими Губанов.

Токарь-комсомолец Н. В. Григорьев, трудившийся в мастерской с 1945 г., вначале учеником, а теперь имевший пятый разряд, отмечал существенные недостатки, мешавшие, по его мнению, «досрочному выполнению пятилетки», в первую очередь, в нормировании и начислении заработка. «Бывает трудно установить, например, какая сменная выработка у меня, допустим, за вчерашний день. Правда, в мастерской висит доска учета выполнения нормы, но она заполняется нерегулярно, от случая к случаю, последний раз показатели проставлялись в сентябре, затем два месяца не менялись и были обновлены только в декабре. В оплате труда также существует какая-то путаница. В ноябре я обрабатывал одну втулку, мне оплатили за нее шесть рублей. В декабре за ту же деталь мне оплатили пятнадцать рублей, а токарю Иванову, имеющему со мной одинаковый — пятый — разряд, двадцать два. Зачастую обрабатываешь детали, а наряда на руках не имеешь».

Механические мастерские

Для улучшения грузовых работ укомплектовали и перевели на круглосуточную работу диспетчерскую и механизировали причал № 7 на мысе Сигнальном, где установили два портальных крана «Американ Хойст», позволившие высвободить много грузчиков. В районе Сероглазки собрали водонасосную станцию, выдавшую на суда в 1948 г. более пятнадцати, а только за январь 1949 г. — двенадцать тысяч тонн воды. Это позволило несколько разгрузить действовавший на пределе портовый водопровод.

Одновременно стали разрабатывать и внедрять мероприятия по сплочению коллектива и активизации его здоровых сил. 10 июля 1948 г. под председательством главного инженера был создан совет по изобретательству, техническому усовершенствованию и рационализации. А 25 октября для обобщения и распространения опыта, накопленного передовиками, организован стахановский совет, состоявший из лучших производственников, новаторов и инженерно-технических работников.

29 октября исполнилось тридцать лет со дня организации Ленинско-Сталинского комсомола. Начальник порта поздравил всех комсомольцев и молодежь предприятия, пожелал ей успехов в дальнейшей работе и учебе «на благо процветания нашего государства». Этим приказом за «высокие образцы в работе» премированы суммами по 200—250 руб. токарь мастерской Н. В. Григорьев, слесарь электростанции Г. В. Егорычев, моторист плавбазы В. Ф. Чирков, крановщики А. Н. Желнин и А. Д. Беккаревич. Благодарности объявлены тальману Н. Г. Абдулину, мотористу электростанции Е. А. Жирнову, аккумуляторщику В. В. Унжакову.

Портовое хозяйство в 1948 г. включало металлические причалы № 4 и 5 для переработки генгрузов общей длиной триста метров, восьмидесятиметровый пассажирский № 6, металлический угольный № 7 и деревянный угольный № 8. Порт имел плавкран, ледокольный буксир, два катера с моторами мощностью по 50 л. с. и две самоходные баржи, достраивавшуюся электростанцию с двумя паровыми 500-киловаттными турбинами, автотранспорт из пятидесяти семи грузовиков «Студебеккер», десять тракторов, из которых, впрочем, на ходу были лишь три, и шесть автоприцепов.

Площадка открытого хранения

Морской вокзал, располагавшийся на территории причала № 6, быстро перестал отвечать имевшемуся пассажиропотоку. Нередко возле и в нем самом складывалась обстановка, которую иначе как драматической и не назовешь. «Все пассажиры, куда бы они ни следовали, то есть с побережья, во Владивосток и обратно, следуют через Петропавловский порт. Отсутствие гостиницы и помещений в городе вынуждает принимать их на морском вокзале, где возможно поместить не более двухсот человек, а бывают случаи, когда одновременно бывает более двух тысяч человек пассажиров, из которых триста-четыреста человек ютятся в вокзале и около него. Поэтому для создания нормальных санитарных условий и организации питания пассажиров и хранения ручной клади (камера хранения) необходимо построить взамен временного — капитальный двухэтажный морской вокзал».

Член ВКП(б) Еремеев 2 марта 1948 г. обратился с письмом к секретарю обкома М. И. Скляренко, в котором рассказал о неудовлетворительном обслуживании пассажиров. «Считаю своим долгом сообщить Вам об исключительных беспорядках, имевших место при посадке пассажиров на пароход "Балхаш" 29 февраля 1948 г… Пароход был пришвартован левым бортом к четвертому причалу, битый лед мешал ему подойти вплотную к стенке, и поэтому он стоял от нее метрах в пяти-шести. Для посадки был вооружен только один трап, очень плохо оборудованный леерами. В силу отсутствия груза, а также полной воды борт высоко поднимался над пирсом, и трап стоял под углом порядка пятидесяти градусов.

На подходах к причалу и на самом причале стояли машины, повозки и тут же вперемешку люди, багаж и т. д. Пассажиры проникли в порт еще днем, и как только началась посадка, лавиной двинулись к трапу. Перемешались женщины, дети, багаж. У трапа дикая давка. Представителей контрольно-пропускного пункта неоднократно сминали, обход военного коменданта также оказался бессильным. Представителей руководства торгфлота, порта на месте не было… Тут же, в этой сумятице, грузили душевнобольных. Вещи пассажиры передавали на пароход концами, по швартовам поднимались "любители острых ощущений".

Сотни справедливых нареканий высказывал народ, видящий эти вопиющие безобразия. Отдельные граждане истерически проявляли весьма нездоровые настроения. Закончилась погрузка около 01.00 часов 1 марта. На самом пароходе в твиндеках грязь, внутренние трапы не освещены. Оказалось, что морвокзал продал на одно место несколько билетов, так что мытарства пассажиров продолжались и после посадки…»

Даже в теплые дни подойти к зданию вокзала, не запачкав ног, было непросто: дорогу к нему преграждала воистину «миргородская» лужа. 20 сентября 1948 г. комиссия, работавшая по заданию начальника Петропавловского гарнизона генерал-лейтенанта А. Р. Гнечко, составила следующий акт: «Морвокзал государственной комиссией к эксплоатации не принят, хотя работает уже около года. Строительство и оборудование здания не закончены, отопительная система не работает, водопровод и канализация требуют ремонта. Кубовая для изготовления кипятка для пассажиров отсутствует. Медицинский пункт не развернут. Санузел (уборные, мусорные и помойные ямы) примитивен и не соответствует минимальным санитарным требованиям.

Помещение вокзала превращено в ночлежку, пассажиры живут в нем по нескольку недель, а зимой по нескольку месяцев, причем скученно и грязно. В пределах возможного помещения убираются регулярно, но благодаря наличию жильцов никогда не бывают чистыми. В силу этого в помещении

развелись клопы, крысы. Среди детей есть больные корью, женщины с детьми располагаются на голом полу. Из-за недостатка мест в вокзале (рассчитан на сто — сто пятьдесят человек) большая часть ожидающих отъезда ютятся вокруг вокзала в валяющихся котлах, трубах, под брезентами, накрывающими цементные буты, и просто на улице под открытом небом…»

За 1948 г. порт обработал 267 928 т при плане 330 000, то есть портовики справились с заданием всего на 81,2 %. При этом они обработали 216 судов, приходивших с нарушением графика. Себестоимость обработки тонны груза составила 37,14 руб.

Так как фактический грузооборот порта, резко снизившийся после завершения войны, существенно уступал его возможностям, в 1948 г. вновь возникла идея объединения его с рыбным портом Главкамчатрыбпрома, который, по словам руководства торгового порта, «не имеет своего постоянного грузооборота и подменяет функции морского порта. Кроме того, содержание параллельного управленческого и обслуживающего персонала (около двухсот человек) обходится государству до трех миллионов рублей в год, которые с пользой можно было бы использовать на нужды жилищного строительства Камчатки и выполнение других задач, предусмотренных планом послевоенной пятилетки».

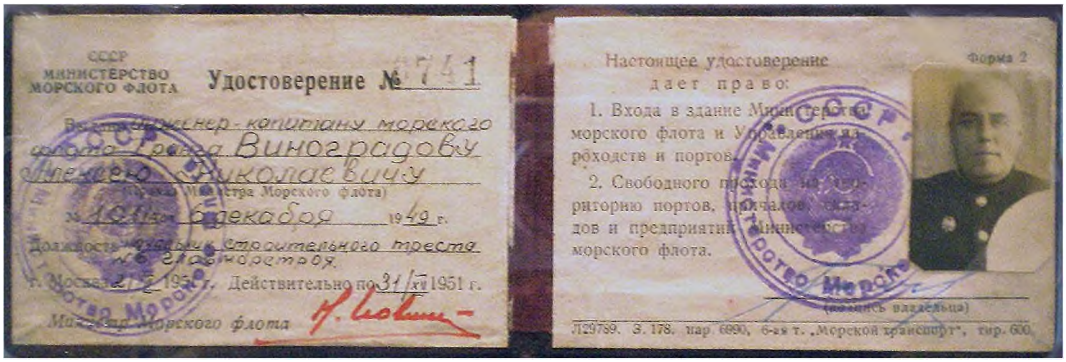
Еще одним поводом для слияния называлось наличие в рыбном порту малой механизации (транспортеров, штабелеукладчиков) и портового флота, которых недоставало морскому порту при наличии у него тяжелой механизации и собственного энергохозяйства. Слияние обещало «оперативную маневренность». И, наконец, неравномерный подход судов не позволял рационально задействовать имевшиеся на обоих предприятиях рабочие руки. Пока судно обрабатывалось в рыбном порту, простаивавших грузчиков морского занимали на подсобных работах и наоборот.

Как мы знаем, вопрос объединения поднимался руководством порта АКО еще в 1944—1945 гг., в том числе и во время пребывания в сентябре 1945 г. в Петропавловске А. И. Микояна. Но последний оставил тогда его открытым «с целью предоставления обоим портам возможности завершить намеченное строительство, и в первую очередь, — жилищное». Теперь же, по мнению руководителей торгового порта, «есть все основания вернуться к окончательному решению этого вопроса и к предоставлению морскому порту ММФ полной оперативной маневренности всеми средствами портов для улучшения портового хозяйства и грузопереработки, для удовлетворения нужд народного хозяйства Камчатки». Но и это предложение не осуществилось: и далее оба порта продолжали действовать параллельно.

Выгрузка соли для рыбной промышленности на причале № 5, 1948 г.

В 1949 г. в связи с организацией Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства (КЧГМП) и необходимостью создания в Петропавловске его базы было решено возродить на Камчатке специализированное гидростроительное предприятие. Постановлением Совета Министров СССР от 31 октября 1949 г. № 4945-1896с был организован строительный трест № 6 Главморстоя ММФ СССР, на который возлагалось окончание строительства порта. Его начальником назначили А. Н. Виноградова, приобретшего здесь в течение 1943—1945 гг. уникальный опыт форсированного возведения сложных гидротехнических сооружений в условиях крайне ограниченных ресурсов. Фактически же трест начал работать лишь после выхода второго постановления Совета Министров СССР от 29 июля 1950 г., в

котором конкретно определялись стоящие перед ним задачи. Только после этого началась массовая отправка рабочей силы, материалов и оборудования, которые стали поступать в Петропавловск лишь в конце 1950, а также в январе и феврале 1951 г.


СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА
Удостоверение № 1741
Настоящее удостоверение
дает право:
Форма 2

Служебное удостоверение А. Н. Виноградова, 1949 г.

Параллельно в самом порту продолжал действовать стройучасток. Его силами на мысе Сигнальном наконец построили паротурбинную электростанцию. Ее пуск должен был облегчить положение с электроснабжением предприятия, которого остро недоставало. Из трех станций общей мощностью в 1 000 кВт две более двух лет ремонтировались, а третья из-за «варварской эксплуатации и низкого качества ремонта» часто выходила из строя и не могла обеспечить нормальное действие портальных кранов.

1 сентября 1949 г. началось опробование первого агрегата новой паротурбинной станции мощностью 500 кВт. Для снабжения потребителей на кошке от нее еще в 1948 г. проложили подземный и подводный кабели. В конце декабря 1949 г. электростанцию приняли в эксплуатацию. До начала ее работы краны снабжал энергией арендованный генератор мощностью 275 кВт. Вечером 5 февраля 1950 г. подводный кабель замкнуло, и он вышел из строя.

В сентябре 1949 г. порт временно передал Главкамчатрыбпрому часть своей территории в районе кошки для организации на ней рыбоперерабатывающей базы. Этот участок порт приспособил для хранения соли еще в 1948 г. Установленный здесь портальный кран «Вашингтон» за 1948—1949 гг. переработал ее свыше 45 000 т. Инициатива начальника торгового порта И. О. Улицкого поддержки в ММФ СССР не нашла. Министр категорически запретил предоставлять территорию торгового порта для нужд рыбаков и объявил Улицкому выговор.

Переработка соли

5 октября 1949 г. порт получил от совсем недавно созданного КЧГМП буксирный катер с машиной в 350 л. с., сорокатонную баржу и стотонный плашкоут. Эти приобретения оказались существенным подспорьем подсобному флоту, в состав которого, например, входила самоходная баржа «Боевая», участвовавшая в Курильской десантной операции. 28 июня 1949 г. баржу откомандировали для работ на

месте аварии парохода «Челябинск». Пополнение позволило довести численность судов порта до десяти служебно-вспомогательных и шести несамоходных.

12 ноября 1949 г. начальником порта стал капитан морского флота 3-го ранга Федор Александрович Беланович. «Сего числа приступил к исполнению обязанностей начальника Петропавловского-на-Камчатке морского торгового порта ММФ». В это время главным инженером порта был В. М. Шильдяев, капитаном — П. П. Кириченко.

20 декабря 1949 г. Ф. А. Беланович издал праздничный приказ № 112: «В день семидесятилетия Иосифа Виссарионовича Сталина приказываю: всем кораблям, стоящим в Петропавловском-на-Камчатке торговом порту ММФ, 21 декабря 1949 года в 08.00 часов с поднятием кормового флага поднять флаги расцвечивания и держать до наступления темноты… Капитану порта тов. Кириченко настоящий приказ объявить под роспись 21 декабря 1949 г. всем капитанам судов…»

Федор Александрович Беланович

Характеристика хозяйства порта в 1950 г. содержится в докладе Ф. А. Белановича Министерству государственного контроля СССР, датированном 4 ноября 1950 г. По его словам, до сих пор шпунтовые причалы не имели причального и шапочного брусьев, территория не была благоустроена, отсутствовали ливнестоки. «Складские помещения не отстроены, а наличные настолько мизерные, что совершенно не соответствуют пропускной способности причалов; портальные краны смонтированы на временных подкрановых путях… На начало 1950 г. было всего восемь грузовых складов по 675 кв. м (полезная площадь 512 кв. м), а с августа осталось лишь пять складов, в то время как грузопоток ежемесячно составлял от 30 до 90 тыс. т».

Складское хозяйство уменьшилось по следующей причине. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР за № 4945-1896с от 31 октября 1949 г., в 1950 г. намечалось строительство складов общей площадью 3 000 кв. м, новых мастерских, 4 000 кв. м жилплощади, больницы-стационара на двадцать коек и монтаж двух портальных кранов. Только что организованный трест № 6 Главморстроя в 1950 г. смог лишь развернуть свою базу и построить два барака, в которых разместил своих рабочих. За год он больше ничего не сдал, а строительство мастерских и больницы и не начинал. «По темпам производства работ стройтрестом № 6 окончание строительства и благоустройство порта может растянуться на шесть-семь лет, что ни в коей мере не может обеспечить нормальную работу порта по

обработке транспортных и пассажирских судов и удовлетворения жилищно-бытовых нужд рабочих, служащих порта и пассажиров».

В середине 1950 г. на территории причала № 5 намечалась постройка большого склада (будущего № 3). Для этого разобрали три из восьми металлических хранилищ, а освободившуюся территорию передали тресту, который ничего на ней не сделал. В результате складская база перестала соответствовать причальному фронту и оказалась недостаточна для обработки более одного парохода с генгрузом в месяц. Причал № 7 на мысе Сигнальном имел недостаточную длину для приема четырех- и пятитрюмных судов. Их носовые и кормовые трюмы оставались «на весу» и не могли обрабатываться вместе с центральными, что увеличивало простои при выгрузке угля.

Подготовка к строительству склада № 3

Строительство склада № 3

В 1950 г. электрохозяйство порта включало три электростанции общей мощностью 1 025 кВт: паротурбинную с одним генератором на 500 кВт, дизельную «Интерпрайс» в 250 кВт и арендуемую «Атлас» мощностью 275 кВт. Второй паротурбинный агрегат был опробован 29 апреля 1950 г., но не мог быть запущен в действие из-за отсутствия части оборудования. Мощность всех этих электростанций по-прежнему была недостаточна. Имелась и еще одна импортная вагон-электростанция на 600 кВт, полученная еще в 1943 г., но она бездействовала, так как у ее двигателя в 1948 г. лопнул коленчатый вал, восстановить который не имелось возможности. Генератор этого агрегата переставили на станцию «Интерпрайс», но он не развивал полной мощности, так как вращался двигателем в 400 л. с.

В то время Петропавловск не имел единой энергетической системы. Каждое предприятие располагало одной или несколькими собственными небольшими электростанциями. Население города получало энергию, нередко с большими перебоями, от маломощной городской станции. Только во второй половине 1960-х гг., когда заработала ТЭЦ-1, в городе было налажено централизованное энергоснабжение.

План переработки грузов на 1950 г., составлявший 500 000 т и существенно превосходивший прошлогодний (300 000 т), был выполнен на 88,7 %: фактически через порт прошли 443 535 т и 210 судов.

8 июня 1950 г. был освобожден от должности как «не обеспечивающий руководство районом» начальник грузового района В. П. Ребров. Его заменил капитан морского флота 3-го ранга Петр Васильевич Кузьмин, до этого трудившийся главным диспетчером.

Причал № 6 с тяжеловесным краном «Деррик»

Следующий 1951 г. стал знаменательным: во-первых, грузооборот порта перевалил за отметку полмиллиона тонн, а во-вторых — предприятие впервые выполнило установленное ему плановое задание, переработав 565 505 т (113,1 %). Его посетили 268 судов, перевезших 52 585 пассажиров и 355 603 т грузов.

Угольный причал

Дорога на территории первого грузового района. 1951 г.

В 1952 г. техническая база порта заметно обновилась. Только за первые полгода он получил три десятка отечественных автомашин, что позволило списать девятнадцать отслуживших свой срок «Студебеккеров» военной поставки. Пришли два автопогрузчика и два автокрана, один портальный кран, пять буксиров по 150 л. с., один с машиной в 350 л. с., одиннадцать стотонных плашкоутов. В большом складе генгрузов запустили трехсотметровый пластинчатый конвейер. В свою очередь порт передал Сахалинскому пароходству буксир «Иван Сусанин».

Весной 1952 г. начальником порта стал инженер-капитан морского флота 2-го ранга А. Г. Мирзабейли. Этот человек, ставший своеобразной легендой, внес значительный вклад в развитие предприятия, которое он возглавлял десять лет и воспитал много классных специалистов.

Али Бала Гуссейн Мирзабейли

Грузооборот порта в 1952 г. достиг 586,8 тыс. т. Главное место в нем занимали топливные (40 %), продовольственные (12 %) и лесные (9 %) грузы, соль (10 %), металлы и оборудование (8 %). Грузооборот отличался резким преобладанием ввоза над вывозом (в 2,5—2,8 раза). Его основу составляли малокаботажные перевозки, на долю которых приходилось свыше 90 %. В третьем квартале 1952 г. Главдальфлот утвердил порту норму единовременной обработки трех судов: одного — с углем, двух — с генеральными грузами. При этом пассажирские суда обслуживались вне этой нормы.

Территория первого грузового района, 1952 г.

Лучшими работниками в 1952 г. стали бригадиры грузчиков Кононенко и Картель, крановщик П. Агарев, шофер В. Кириллов, машинист турбоэлектростанции В. Мельников, слесарь авторемонтных мастерских Мамин.

В порядке оргнабора летом 1952 г. приняли 109 грузчиков, после чего численность портовиков достигла 1 069 чел. Жилья для них по-прежнему не хватало: не имели своего угла 72 семьи и 115 «одиночек». Последних разместили в клубе порта и на аварийном пароходе «Валерий Чкалов». Это судно из серии «Либерти» было построено в конце 1943 г. на верфи в Портленде, в США. В 1951 г. на Западной Камчатке оно попало в сильный шторм и разломилось на две части. Корму прибуксировали в Петропавловск. Так же, как и носовую часть некогда побывавшего в такой же истории однотипного «Херсона», ее использовали в качестве общежития. Впоследствии на Петропавловской судоверфи корму «Чкалова» соединили с носовой частью «Херсона», после чего судно обрело вторую жизнь.

К 15 августа 1952 г. порт располагал 7 905 кв. м жилплощади, часть которой приходилась на неприспособленные помещения. В то же время для его работников по существовавшим нормам требовались 22 023 «квадрата». Из-за острой нехватки жилья пришлось сооружать палатки. Это временное жилье не обеспечивало людям, размещенным в них, элементарных санитарных условий. Жить здесь зимой было невозможно. «Порт, не будучи в состоянии предоставить рабочим постоянной жилплощади, с наступлением холодов будет вынужден увольнять рабочих, проживающих в этих временных палатках за невозможностью предоставить постоянной жилплощади».

Жилье в Кислой Яме

Поселок порта продолжал расширяться. По проекту он должен был иметь благоустроенные подъездные и внутренние дороги, водопровод, канализацию и центральное отопление домов от «групповой» котельной. К концу лета дороги были «вчерне сделаны, но не закончены, и в сырую погоду они труднопроезжаемы». Водопровод прокладывался отдельными участками, но ручей, избранный в качества источника водоснабжения, не обеспечивал население водой из-за «малого дебита». По этой причине зимой поселок фактически оставался без воды. Надежда была на «большой городской водопровод, который должен быть построен в ближайшие три-четыре года». Канализация не проводилась, так как из отсутствия воды работать она не могла. Ее подтянули лишь к зданиям больницы и детского сада. «Групповая котельная» и центральная магистраль теплоснабжения тоже не были достроены. Из-за отсутствия центрального теплоснабжения в зиму с 1951 на 1952 г. введенные в эксплуатацию жилые дома обеспечивались паровым отоплением от временных установок «с отступлением от технических правил, почему теплоснабжение было ненормальным, с большими перебоями».

Выход из жилых палаток на улице Рябиковской. На дальнем — дымовые трубы палаток

В соответствии с правительственным постановлением об окончании строительства порта, ММФ СССР предусматривало завершить его в 1952 г. Для этого следовало построить 15 000 кв. м складского хозяйства, столько же «квадратов» жилья, морской вокзал, причалы и прочее. Фактически же было сдано 5 700 кв. м складов и 4 100 кв. м жилья. Предусмотренный послевоенным пятилетним планом клуб моряков стоимостью в два миллиона рублей в титульных списках не значился, и к его строительству не приступали.

«Порт находится в недостроенном виде, окончание строительства, возложенное на подрядчика — стройтрест № 6, выполняется крайне медленно, из-за чего порт и его территория находятся в неблагоустроенном виде: отсутствуют ливнестоки, дороги, подкрановые пути, нет верхнего покрытия, а причалы не имеют отбойных рам и шапочного бруса. Не построены служебные помещения: мастерские, разнарядка…» Ввод в строй большого склада увеличил закрытую площадь хранения до 9 410 кв. м.

5 ноября 1952 г. в четыре часа утра Северные Курилы и южную часть Камчатки постигло стихийное бедствие: в результате землетрясения образовалась огромная волна, обрушившаяся на прибрежные поселки и рыбные базы. Полностью был уничтожен город Северо-Курильск, в котором погибли тысячи людей. Камчатка пострадала значительно меньше: в общей сложности стихия унесла здесь сто сорок одну жизнь.

Петропавловск разбудили сильные подземные толчки. Приборы на городской сейсмической станции, рассчитанные на запись восьмибалльного землетрясения, зашкалили. Непрерывное сотрясение почвы продолжалось более пяти минут и вызвало большую тревогу среди горожан. Полураздетые люди с детьми на руках покинули жилье, затем, немного успокоившись, вернулись в дома, оделись и вновь вышли на улицу, оставаясь там до наступления рассвета.

После первого же толчка в городе погас свет, так как двигатели на электростанциях остановили для предотвращения аварий. После прекращения сильных толчков их вновь запустили, и теперь свет

подавался бесперебойно. В городе пострадали почти все здания: на стенах и потолках появились трещины шириной до двух сантиметров, частично отвалилась штукатурка, открылись двери и форточки, сместились и остановились настенные часы, частично разрушились печи, с крыш попадали печные трубы, во многих домах вылетели стекла.

Пострадали и портовые сооружения: были повреждены причалы, через которые в первые минуты землетрясения перехлестывала вода. В некоторых местах у них появились выпучины, в других — трещины шириной до восьми сантиметров. Подъем моря сорвал стоявшие у берега плавсредства, разрушил отдельные штабели грузов.

13 ноября 1952 г. А. Г. Мирзабейли докладывал обкому ВКП(б) о характере полученных повреждений: «Во всех квартирах жилого фонда в объеме 9 000 кв. метров нарушена штукатурка стен, часть которой совершенно отпала… На территории морпорта обнаружено значительное повреждение водопровода… Волною выброшено на берег две несамоходных плавединицы и моторный катер… Весьма серьезное явление обнаружено 12 ноября: разрыв подземной сети на грани анкерной стяжки металлического шпунта, что явно показывает о возможном нарушении анкерных тяг. Образовавшиеся в грунте вертикальные трещины… подтверждают это предположение…»

На причалах № 2, 3 и 4 сместилась причальная линия. Все повреждения оценивались в 560 тыс. руб. Затонула баржа стройтреста, его потери составили 217,7 тыс. руб. К счастью, обошлось без жертв. Полученные повреждения не сказались на работоспособности порта и к концу года были устранены, не нарушив процесс обработки судов.

Областные власти особо отметили, что в ходе спасательных операций на Курилах и побережье Камчатке хорошо проявили себя начальник КЧГМП П. С. Черняев и начальник порта А. Г. Мирзабейли. «Эти товарищи в период проведения спасательных работ обеспечивали быстрое и своевременное направление судов на побережье для оказания помощи пострадавшим, лично руководили этой работой, сутками не уходя с объектов…» Они «обеспечили своевременное выполнение задания, за что получили высокую оценку от военного командования».

Территория будущего морского вокзала, 1952 г.

Начало работы в 1949 г. КЧГМП ознаменовалось тем, что порт стал базой для его судов, количество которых росло год от года. Одновременно увеличивался и грузооборот, который в 1953 г. составил 839 500 т. Через морской вокзал за год прошли 103 800 пассажиров. Людей приходилось обслуживать и на грузовых причалах, для чего на время их посадки или высадки прекращалась обработка судов.

Все это требовало дальнейшего совершенствования структуры предприятия. С этой целью его вновь разделили на два грузовых района: первым руководил Н. К. Жихарев, вторым — В. Н. Скоробогатов. С 1 июля 1953 г. для повышения ответственности за своевременную обработку судов и улучшения организации труда причалы первого района поделили на две группы. В первую вошли причалы № 2, 3 и

4 и склады № 1, 2, 3, 4 и 9, во вторую — причалы № 5 и 6 со складами № 5, 6, 7 и 8, а также морвокзал. Начала действовать особая «Инструкция о начальнике причалов».

Склады на причалах № 1 и 2. 1953 г.

Дорога в тылу причала № 6. 1953 г.

25 июня 1953 г. вышел приказ № 196-ПР «Об объединении морских и речных пароходств, предприятий и организаций Министерства морского и речного флота», по которому Петропавловский морской порт подчинялся КЧГМП как самостоятельное хозяйственное предприятие. Соответствующий приказ по КЧГМП № 227 увидел свет 31 июля 1953 г.

В 1953 г. началась скоростная обработка судов. Ее план утвердили в объеме 90 000 т, фактическое же выполнение составило 98 200 т. Этот вид обработки пока практиковался только на угольном причале. Одновременно совершенствовался крановый парк. В 1953 г. пришли два новых портальных механизма «Ганц» венгерской постройки. 22 июля 1953 г. их приняли в эксплуатацию от монтажной группы, приехавшей из Риги — из столицы тогда еще Латвийской советской социалистической республики.

Рижане помогли портовикам восстановить стрелу портального крана «Ансальдо», деформировавшуюся 2 августа 1953 г. при подъеме для монтажа. Они же переместили кран на тыловую

линию подкрановых путей причала № 4. Работая в трудных условиях, монтажники завершили сборку стрелы и передвижение крана 25 августа 1953 г.

Авария крана «Ансальдо», август 1953 г.

Для того чтобы продлить сроки эксплуатации, в 1953 г. был модернизирован один из гусеничных кранов марки ¨Спидер¨, подававший уголь на автомашины. Портовские умельцы заменили у него двигатель внутреннего сгорания электромотором. Правда, при отсутствии электроколонок для питания он получил слишком ограниченный радиус действия. У остальных импортных механизмов предполагали заменить двигатели отечественными и снабдить их новыми покрышками от машин ЗИС-150. После этого старая техника могла прослужить еще несколько лет.

Выгрузка первых городских автобусов, 1953 г.

В конце 1953 г. стройтрест № 6 завершил прокладку тыловых подкрановых путей на причале № 4. На остальных причалах они имели осадку и прогибы, зимой покрывались льдом, из-за чего портальные краны не везде могли свободно передвигаться. Трест также сдал восьмиквартирный дом и общежитие площадью 678 кв. м. За это же время стройучасток порта завершил общежитие на сто человек и двадцатиквартирный засыпной дом, введя в строй 529 кв. м жилья. Этого по-прежнему было недостаточно. Между прочим, из одного документа следует, что стройучасток распоряжался лошадью по кличке Находка, стоявшей на фуражном довольствии в порту.

Механическая мастерская в течение первого полугодия 1953 г. располагалась в ветхом помещении временного типа, построенном в 1942 г. Работать здесь было просто опасно. С середины 1953 г. ее перевели в половину склада на причале № 4, но в этом помещении не успели завершить отопление, поэтому в нем было очень холодно.

Недостаточная мощность энергетического хозяйства порта особенно сказывалась в холодное время года. С наступлением осенне-зимнего сезона возникала необходимость усиления режима экономии электроэнергии. Показательно распоряжение, вышедшее 20 октября 1953 г.: «Категорически запретить всем потребителям пользоваться электронагревательными приборами, пользование электролампами свыше: в комнатах — 60 Вт, кухнях — 40 Вт, коридорах — 25 Вт, служебных помещениях — 100 Вт…»

23 октября 1953 г. коллектив портовиков готовился к первому в истории порта юбилею: десятилетию с момента организации предприятия. В этот день начала работать комиссия по подготовке торжественного заседания под председательством П. В. Кузьмина. Само заседание состоялось в областном драматическом театре 27 октября.

9 декабря 1953 г., в связи с отсутствием в порту лоцманов, по совместительству по просьбе капитана порта ими назначены капитаны-наставники КЧГМП А. И. Несытов и А. Л. Срибный.

Детский сад порта, 1953 г.

В январе 1954 г. началась эксплуатация портального крана «Ансальдо» и двух автокранов АК-ЭК-52. В этом году Союзморпроект ММФ разработал проект, и вскоре началось образование дополнительной портовой территории, завершившееся в 1957 г.

14 июля 1954 г. стало известно о предстоящей организации в Усть-Камчатске третьего грузового района, точнее — участка порта. Он должен был специализироваться на вывозке леса, заготовленного лесхозами долины реки Камчатки. Этим было положено начало создания в устье главной реки полуострова нового торгового порта.

К концу 1954 г. в Петропавловском порту работали 1 565 чел., из них 178 руководящего и инженерно-технического персонала. В числе последних имелись 30 дипломированных инженеров и 32 техника. Текучесть кадров была высока: за 1954 г. уволили 540, а приняли 715 чел. Одной из основных причин этого оставалась нехватка жилья: в 1954 г. его ввели всего 2 235 кв. м.

Большую помощь портовики в 1954 г. оказали подшефному колхозу «Красная звезда», что из Елизовского района. Здесь они участвовали в уборке урожая. На копке картофеля хорошо потрудились Мычко, Рядько, Стадников, работницы Казанцева, Мыкина, Кракова, Шапкина.

Второй грузовой район на мысе Сигнальном, 1954 г.

25 апреля 1955 г. началась организация нового морского торгового порта в Усть-Камчатске. Его создавали объединением местного портпункта, баз технического снабжения Минрыбпрома, Центросоюза и Минлеспрома, а также морского агентства КЧГМП. Формально Усть-Камчатский порт был организован 9 июня 1955 г. Его возглавил А. А. Херсонский, некогда руководивший Петропавловским морским рыбным портом. Камчатка обрела еще одни «морские ворота».

В середине 1955 г. Петропавловский порт вошел в состав Дальневосточного объединенного пароходства. 31 мая был подписан акт его передачи. «Мы, нижеподписавшиеся: начальник Камчатско-Чукотского пароходства Козырев К. А. и заместитель начальника Дальневосточного объединенного пароходства Пышкин Л. Н., на основании приказа начальника Дальневосточного объединенного пароходства № 378 от 2 марта 1955 г. произвели оформление передачи Петропавловского-на-Камчатке морского порта в подчинение Дальневосточного объединенного пароходства…»

На момент передачи причальный фронт образовывали шпунтовые причалы № 3, 4, 5 длиной по 150 м с проектной глубиной 9,2 м и железобетонным оголовником. Свайный деревянный причал № 6 длиной 80 м с глубиной 7,5 м построили в 1944 г. для приема тяжеловесных грузов (танков, паровозов, громоздкого оборудования). После войны он использовался как пассажирский. Его деревянная набережная шириной 8,5 м была оторочена по кордону и сбоку шпунтовым рядом со слабой анкеровкой, заведенной за деревянный свайный ряд, одновременно являвшийся задней шпунтовой стенкой свайной конструкции. Это сооружение намечалось к разборке, а на его месте должны были строиться новые металлические причалы, получившие номера 6 и 6а.

Шпунтовый причал № 7 длиной 76 м с глубиной 9,2 м, построенный в 1945 г., с обеих сторон имел двадцатиметровые закрылки, позволившие выдвинуть его в сторону моря. Причал в конце 1954 г. накрыли оголовником. Его шпунтовая стенка имела щель, закрытую забитой дублирующей шпунтиной. Общее состояние причала признавалось удовлетворительным.

Склады № 1—4 и 7 имели площадь по 675 кв. м, № 5 и 6 — по 2 835 кв. м, № 10 и 11 — по 1 400 кв. м. Был и еще один склад площадью 675 кв. м, возле которого отсутствовало берегоукрепление (между причалами № 5 и 6). В результате при сильном волнении из-под него вымывался грунт. В целом складское хозяйство находилось в хорошем состоянии.

Крановый парк составляли двенадцать портальных механизмов и плавкран «Вилей». В июне в первом районе завершилась сборка двух новых портальных кранов. Эту работу успешно провела группа работников Находкинского монтажного управления. Тяжеловесный стационарный «Деррик», неудобный в эксплуатации, в 1955 г. передали Углегорскому порту. Для снятия грузов его почти не использовали, так как он не имел поворотной стрелы и не двигался. При необходимости все работы с тяжеловесами благополучно выполнял «Вилей». Порту принадлежали семьдесят автомашин, среди которых остались лишь два военных «Студебеккера».

Жилой фонд предприятия в 1955 г. насчитывал 13 899 кв. м, на которых размещались 2 471 чел. Таким образом, на одну «душу» населения приходилось всего 4,4 «квадрата». Жилье располагалось в следующих районах:

— на улице Портовской — 27 четырехквартирных домов площадью по 52 кв. м, сданных Камчатморстроем в 1944 г., и пять двухквартирных домов по 48 «квадратов», построенных Сельхозснабом в 1953 г.;

— на улице Ленинской — двенадцатиквартирный дом, сданный Камчатморстроем в 1944 г.;

— на улице Партизанской — двадцатидвухквартирный дом, построенный Камчатморстроем в 1944 г.;

— на улице Микояновской (ныне Ленинградской) — два семнадцатиквартирных дома постройки Камчатморстроя 1944 г.;

— на улице Рябиковской — восемь домов, имевших от десяти до двадцати семи квартир, сданные Камчатморстроем в 1944 г., и три четырехквартирных дома, построенные в 1945 г.;

— на улицах Курильской и Охотской — по шесть четырехквартирных деревянных домов по 52 «квадрата», сданных Камчатморстроем в 1945 г.

Автобаза

В мае 1955 г. был организован портовый флот (портофлот). В его состав вошли шесть катеров, два рейдовых и два маломощных паровых буксира, четыре баржи: две нефтеналивные, водоналивная и сухогрузная, двенадцать несамоходных стотонных плашкоутов и плавкран «Вилей». В портофлоте трудились около двухсот человек. Квалификация плавсостава была невысока: специалистов с высшим и средним образованием не имелось, отдел был укомплектован в основном «практиками». Задачами портового флота являлись швартовка транспортных судов, их буксировка, бункеровка топливом, маслом и водой, перевозка тяжеловесов, доставка на плашкоутах и баржах генеральных грузов из порта в пункты Авачинской губы. Со временем портофлот обзавелся причалами в поселках Рыбачьем, Приморском и в «пункте залива Крашенинникова».

Старое здание портофлота

Летом 1955 г. пришли два морских «трамвайчика» для пригородного сообщения. Эти небольшие суда построили в Китае на верфи порта Дальний (нынешний Далянь), они могли развивать ход до двенадцати узлов. Их пассажирские помещения вмещали до восьмидесяти пассажиров. Здесь стояли мягкие диваны, багажные полки, имелся буфет и радиотрансляция. «Трамвайчики» начали ежедневные рейсы по маршрутам Петропавловск — бухта Тарья и Петропавловск — жестянобаночная фабрика. Вскоре ожидалось появление еще одного маршрута с заходом в Сероглазку и на Моховую, но его открытие сдерживалось медленным сооружением пассажирских причалов.

ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ

Зарокотали дизели, и, вспенивая воду, миниатюрный красавец-теплоход отвалил от пирса. Вырвавшийся из тесного Авачинского ковша, разбрасывая по сторонам каскады разноцветных брызг, морской трамвай пересекал бухту. Через несколько минут пассажиры будут доставлены к причалу первого рыбозавода Авачинского рыбокомбината.

...Недавно Петропавловский морской порт получил два морских трамвая для пригородного сообщения. Трамваи комфортабельно оборудованы. В помещениях мягкие обшитые кожей диваны, багажные полки. Для пассажиров оборудованы буфеты, имеются радиотрансляционные установки. Скорость хода судна 12 миль в час.

Морской трамвай ежедневно совершает рейсы Петропавловск — бухта Тарья и Петропавловск — жестянобаночная фабрика. Как только закончится строительство пассажирских пирсов в Сероглазке и Моховой, морской трамвай будет совершать регулярные рейсы и в эти населенные пункты.

В. КОЖЕУРОВ.
Л. ГАЗАРОВ.

НА СНИМКАХ: вверху — морской трамвай. Внизу — салон для пассажиров.

«Первые рейсы». Заметка из газеты «Камчатская правда» за 7 июля 1955 г.

10 сентября, во исполнение приказа начальника Дальневосточного объединенного пароходства от 13 апреля 1955 г. № 638 об организации постоянного дежурства спасательного судна в базовом порту, начальник КЧГМП распорядился переоборудовать к 21 сентября морской буксир «Изыльметьев». Его снабдили водолазной станцией, аварийно-спасательным имуществом и передали в оперативное подчинение капитана порта С. П. Мона.

В 1955 г. портовики осваивали опыт скоростной обработки судов, впервые примененный Калининградским портом. Одним из первых по-новому был обработан пароход «Максим Горький», доставивший в своих трюмах важный груз — деловую древесину. До его прибытия разработали технологическую карту с периодо-часовым графиком производства выгрузки «узким фронтом» с расчетом выполнения среднесуточных и технических норм. Выгрузка парохода завершилась раньше срока на четырнадцать часов.

Успешной обработке судна способствовало высокое мастерство крановщиков, их стремление работать творчески, с полным использованием техники. Они устанавливали свои могучие механизмы так, чтобы не делать лишних движений, умело совмещали два-три движения и этим обеспечивали цикличность в их работе. Крановщики постоянно соревновались за лучшие показатели, за то, чтобы скорее обрабатывать суда у причалов, чтобы механизмы работали бесперебойно. Так, трудившиеся на одном кране Василий Рудько и Виктор Федотьев не только старались помочь друг другу, но и передавали свой опыт товарищам. Сказалось и то, что механизаторы содержали технику в отличном состоянии.

С каждым годом на улицах Петропавловска появляется все больше новостроек. Наряду с другими строительными материалами им нужен и песок.

Идя навстречу строителям, портовики организовали перевозку песка. Для этой цели выделено несколько плашкоутов и барж. Только в сентябре портовики перевезли для строителей города около 7 тысяч тонн песка. Весь процесс его погрузки полностью механизирован. В Петропавловском морском порту ежедневно можно видеть самосвалы треста «Камчатрыбстрой», областного строительного управления, Камчатского строительно-монтажного треста, которые здесь грузятся песком.

НА СНИМКЕ: погрузка песка в самосвал в Петропавловском морском порту.

Фото Л. Газарова.

Погрузка песка в самосвал. Фотография из газеты «Камчатская правда» за 18 октября 1955 г.

Высокую производительность труда дали бригады грузчиков, в свою очередь, обеспечив эффективное использование автотехники. Бригады снимали за смену 450—690 т при среднесуточной норме 392 т. Тем не менее, и здесь было, что улучшить. Пароход обрабатывался на оба борта. Из трех трюмов лес сгружался на автомашины для вывозки из порта, а из двух трюмов — в плашкоуты, которые затем буксирами разводились по пунктам Авачинской губы. Плашкоуты к борту подавались с задержкой, один из них бесполезно простоял более суток. Документы на транспортировку леса оформлялись медленно. Нарушался и ритмичный подход автомашин. Эти недостатки не дали возможности сократить стоянку судна еще на двенадцать часов. Первый опыт скоростной обработки показал возможность успешного внедрения передовой технологии, а также неиспользованные резервы, имевшиеся у портовиков.

Бригада Владимира Тюрина из второго района на обработке парохода «Декабрист» одновременно одним краном разгружала два трюма. Пока из одного доставили груз, во втором его готовили. Задание было выполнено на 150 %, судно обработано на сорок часов раньше. Бригаде вручили переходящий красный вымпел.

21 декабря 1955 г. портовики приняли от гидростроителей территорию, образованную в береговой части причалов № 7 и 8 на мысе Сигнальном. Для ее создания потребовалось переместить 17 332 куб. м грунта.

В 1956 г. трест «Камчатморстрой» сооружал причал № 6а и удлинял причал № 7. 24 июля 1956 г. состоялось совещание, на котором присутствовали начальник треста Д. Е. Гуревич и его главный инженер А. Н. Виноградов, главный инженер порта Б. И. Карпухин и представитель Союзморпроекта — руководитель проекта Г. И. Кошман. Здесь решался вопрос о конструкции железобетонного оголовка причала № 6а. Союзморпроект хотел установить вместо предлагавшейся ранее разрабатываемую им новую конструкцию отбойных амортизаторов, выполненную на упругом основании. Начальник Камчатморстроя заявил, что полного проекта нового отбойного устройства ни трест, ни порт не имеют, поэтому не ясно, какими должны быть плиты для оголовка. Для того чтобы не срывать ввод причала в строй в текущем году, решили остановиться на существующей конструкции, а новые амортизационные устройства применить на причале № 7.

Бригада грузчиков Сергея Николаевича Кононенко, середина 1950-х гг.

В течение первого квартала 1956 г. на причалах № 6 и 6а освоили 1 627,4 тыс. руб. или треть годового плана, но затем ход работ замедлился из-за того, что трудившийся здесь земснаряд «Печора» встал на ремонт. К началу августа причалы были готовы на 65,5 %. В это же время началась подготовка к строительству долгожданного комплекса современного капитального пассажирского морского вокзала, а также административного здания управления порта и КЧГМП. Впрочем, проект морского вокзала был еще не готов, а место его будущего расположения занимали воинские склады. Работы же на сооружении причала № 8 шли нормально: в первом полугодии здесь выполнили 52,5 % программы. За это же время на причале № 7 завершили забивку шпунта, частично отсыпали территорию, после чего эта стройка остановилась.

Засыпка грунта в тело причала № 8

Окончание причала № 8

Установка бетонных плит на причале

В конце февраля разыгрался сильнейший ураган. Даже в Авачинской губе, окруженной со всех сторон высокими сопками и отделенной от Тихого океана относительно узкими «воротами», вода вздыбилась и стеной пошла на берег. Обрушилась она и на строительную площадку порта. Дальнейшее красочно излагает очерк, опубликованный в «Камчатской правде» 22 июня 1956 г.:

«Анатолий Кузьмицкий бежал на площадку.

— Только бы успеть, — думал на ходу Анатолий, — ведь унесет понтон.

Уже подбегая к участку, где работала его бригада бетонщиков, Анатолий остановился: понтон, едва различимый в неясном свете прожекторов, приподняло волной, и Анатолий скорее почувствовал, чем услышал: лопнул стальной трос. Вторая волна приподняла понтон еще выше и вот-вот должна была понести его в губу, в океан. Его унесет, непременно унесет, прощай тогда понтон, прощай и тяги, которые лежат на нем. А ведь их там целых восемь. С каким трудом изготовлялись они! Теперь, пожалуй, работа дней на шесть остановится. Анатолий метнулся в темноту и в ту же секунду увидел, как два темных силуэта бросились к пирсу, на какую-то секунду остановились и затем перемахнули на понтон. Затем их накрыла волна, они пропали из поля зрения, потом появились снова, потом опять пропали. Казалось, две маленькие фигурки прилипли к понтону, вросли в него.

— Кто? — крикнул Анатолий, подбегая к участку, где собралась уже вся бригада. Он не обращался ни к кому, и трудно было понять, что выражает это односложное "кто". Но его поняли. Кто-то ответил:

— Колька Обуховский и Долматов.

— Держись, ребята! Лови! — Геннадий Горшков схватил выброску и бросил ее в темноту. — Конец держите, ребята!

Выброска не долетела, шлепнулась где-то рядом с понтоном.

— Эх, не добросить теперь, — крикнули из темноты.

— Не каркайте под руку! — Геннадий вытянул выброску, лихорадочно смотал ее и… полез в воду. Вода доходила уже до пояса. Леденило тело… Теперь можно. Р-раз! — и выброска на понтоне.

А там, на этой зыбкой, качающейся палубе маленького понтона, тесно прижавшись друг к другу, стояли Николай Обуховский и Владимир Долматов. Держаться было трудно. Каждая волна старалась смыть людей.

Выброску крепили непослушными замерзшими руками. Еле-еле, напрягая последний остаток сил, заводили конец. Наконец все сделано, можно тащить. Понтон был спасен, были спасены тяги…

Февраль в нынешнем году был каким-то необычным: то пурга мела, то дождь лил. Для строителей такая погода, прямо скажем, как острый нож. Много было потеряно дней из-за непогоды. И вот в один из дней, когда бушевала пурга и на конторке участка было вывешено объявление о прекращении всех работ, бригада забивщиков свай под руководством Николая Капитунова все же вышла на работу. Прекрасно в эту ночь трудились Борис Божиков, Александр Агафонов и многие другие. Это был, пожалуй, единственный случай, когда бригада забивщиков свай, по праву считающаяся самой дисциплинированной, нарушила внутренний распорядок.

— Ну, а что же делать было? Ведь эдак в ожидании погоды и месяц целый можно просидеть, — неумело оправдывался перед начальником строительного участка Капитунов. — А когда она хорошая будет?! Если погоду ждать будем, то ясно, что не уложимся в те сроки, которые Директивы XX съезда предписывают. А наше желание совпадает с Директивами…»

31 июля 1956 г. Камчатморстрой сдал первую очередь причала № 6 длиной 154 м по линии кордона и площадью 11 000 кв. м. Последнюю шпунтину здесь забили 10 мая. Забивку оценили на «хорошо», установку анкерных связей — на «удовлетворительно». В сентябре 1956 г. трест возобновил подготовительные работы по изготовлению плит оголовка причалов № 6 и 6а, а в начале октября завершил их бетонирование. А 1 октября обнаружилась существенная деформация железобетонного оголовника причала № 8, построенного в 1955 г. Для определения ее причин создали особую комиссию.

Начальник порта А. Г. Мирзабейли осматривает причал № 6

Территория причала № 6

В начале мая 1956 г. в порту грузился пароход «Вага». Он принимал путинное снаряжение и продовольствие для рыбаков западного побережья полуострова. Грузы к борту доставлял шофер И. К. Тростенко, выполнявший сменные задания на 120 %. За рычагами подъемного крана сидела лучшая крановщица Л. И. Хорошунова. За шесть лет работы она овладела всеми системами электрических механизмов. Лидия Ивановна обязалась перекрыть апрельский план на 20, а сумела сделать это более чем на 60 %.

План переработки грузов первого полугодия 1956 г. порт выполнил досрочно. Уровень механизации при этом достиг 100 %. Стояночное время судов сократилось против норм на 6,1 %. Значительно ускорил обработку судов коллектив первого погрузо-разгрузочного участка. Примером скоростной обработки вновь стал «Максим Горький», лес с которого 18 мая был снят досрочно на сорок, а при следующем заходе 17 июня — почти на шестьдесят часов. Здесь слаженно действовали бригады грузчиков А. Л. Валяева, Н. К. Коробова, П. И. Патюпа, А. И. Батракова, выполнявшие нормы выработки на 250—350 %, крановщики Л. П. Грачева, А. М. Молев, С. П. Ретивцев И другие, дававшие по 150—220 % дневного задания. Хорошо трудились шоферы А. С. Коршунов, С. Т. Дьяков и другие, справлявшиеся с планами на 250—300 %.

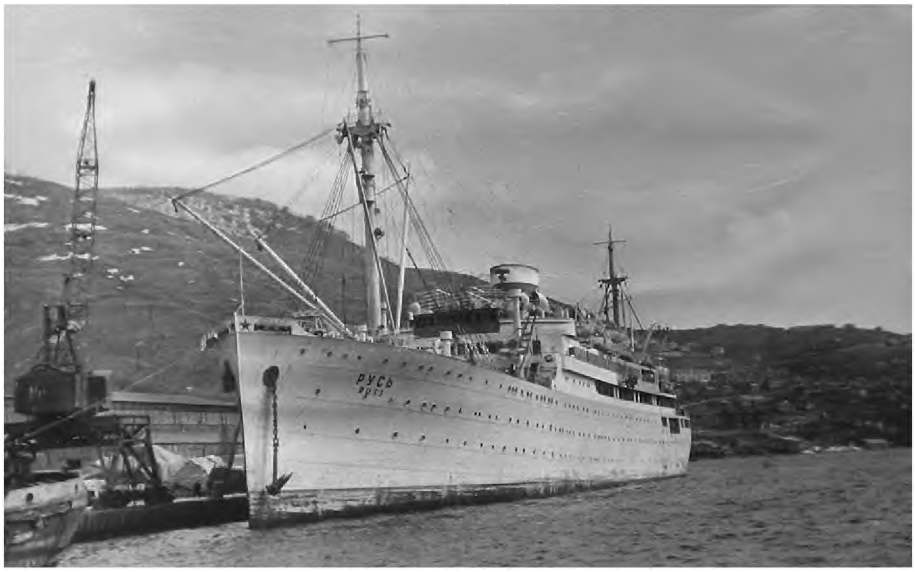
Бригада П. И. Патюпа

Активно внедрялся пакетный способ обработки. Для сборки так называемых «пакетов» использовали специальные деревянные площадки. На них груз устанавливали прямо в кузова автомашин, благодаря чему устранялась перевалка грузов. Это полезное новшество быстро прижилось, а в скором времени его намеревались распространить на переработку грузов для побережья. Теперь ежедневно для других целей высвобождались четыре автомашины, а на доставке грузов в склады больше использовались автопогрузчики.

В навигацию 1956 г. пассажирское сообщение между Петропавловском и Владивостоком открыл самый большой и комфортабельный дальневосточный лайнер «Советский Союз» — трофейный германский турбоход, построенный в 1923 г. Громадное судно имело длину 205, ширину 24 и осадку 9,6 м. Оно могло принять 1 669 пассажиров и 2 300 т груза. Турбоход обслуживал экипаж из 443 чел. — численностью, сопоставимой с коллективом целого предприятия! Плавание на этом судне становилось для его пассажиров настоящим праздником. Каждый вступавший на палубу лайнера неизбалованный бытовой роскошью камчатский отпускник попадал в необыкновенную обстановку: судовые помещения были отделаны ценными породами дерева — красным, орехом, палисандром, дубом, ясенем, полы в музыкальном и танцевальном салонах покрывал цветной фигурный паркет. В распоряжении отдыхавших находились закрытый бассейн с подсвеченным дном, рестораны первого и второго классов. При необходимости пассажиры могли получить услуги лечебного центра с рентгеновским и зубоврачебным кабинетами, операционной, аптекой, четырьмя изоляторами. Стоявший у причалов порта красавец-лайнер привлекал всеобщее внимание горожан, приходивших к порту просто для того, чтобы полюбоваться этим необыкновенным судном. Кроме «Советского Союза» пассажиров перевозили так же памятные многим камчатцам лайнеры ДВГМП «Ильич», «Азия», «Русь».

Самое большое пассажирское судно страны — лайнер «Советский Союз»

Лайнер «Ильич»



Лайнер «Русь»

В августе 1956 г. порт получил один пятитонный и четыре десятитонных крана. Последние монтировались и намечались к работе в начале 1957 г. Готовился к действию и самоходный пятнадцатитонный плавкран, а в Находке собирались еще два таких механизма. С их помощью можно было обрабатывать суда с обоих бортов, что существенно ускоряло дело. До конца 1956 г. порт ожидал один пятитонный автокран К-51, два комплекта транспортеров и три автопогрузчика.

В декабре 1956 г. пароход «Сучан» доставил в Петропавловск еще четыре пассажирских «трамвайчика». Два из них предназначались для Усть-Камчатска, а остальные должны были ходить из порта на судоверфь, в поселок Рыбачий и на Моховую.

Три квартала подряд держит переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС Петропавловский морской порт. Большой вклад в выполнение плана дает портовой флот. Одним из передовиков соревнования является экипаж плавкрана № 183, возглавляемый старшиной В. Р. Ивановым. Экипаж выполнил годовое задание на 200 процентов, а декабрьский план — более чем на 150 процентов.

НА СНИМКЕ: В. Р. Иванов. Фото Г. Андреева.

Старшина В. Р. Иванов. Фотография из газеты «Камчатская правда» за 18 декабря 1956 г.

Одним из передовиков социалистического соревнования Петропавловского морского порта по праву считается грузчик второго цеха бригады разгрузочного участка Н. В. Марущак. Он работает в морском порту с 1952 года.

За успехи в соревновании т. Марущак занесен в Книгу почета морского порта.

НА СНИМКЕ: Н. В. Марущак.

Грузчик Н. В. Марущак. Фотография из газеты «Камчатская правда» за 27 декабря 1956 г.

В самом конце года, 28 декабря 1956 г., вошел в строй металлический склад на причале № 3 для хранения мешкового груза. «Общая емкость склада 7 000 т, хорошо оборудованные подъездные пути облегчают работу шоферов и механизаторов. Первая партия грузов поступила в склад с теплохода "Иван Гончаров" Дальневосточного объединенного пароходства. На обработке этого судна отличилась бригада грузчиков Н. К. Коробова. Несмотря на небольшую численность она переработала за смену двести тонн мешкового груза, перекрыв комплексные нормы в два с половиной раза. Заканчивала разгрузку этого судна бригада Балахнина. Только за два с половиной часа смены она перевалила свыше ста пятидесяти тонн, а смену завершила с перевыполнением на 243 %».

1956 г. стал знаменателен тем, что грузооборот впервые превысил проектную мощность порта — один миллион тонн. Коллектив предприятия дважды — в первом и втором кварталах — завоевывал переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и профсоюзов, а также первую денежную премию.

Тыловые подкрановые пути причала № 4. Краны «Ансальдо» и «Клайд»

А следующий, 1957-й, год оказался для предприятия неудачным. Впервые за годы своего существования вместо запланированной прибыли оно получило 2,5 млн руб. убытка.

В этом году на порт были возложены обязанности по разгрузке судов на рейдах пунктов Тигиль, Палана и Манилы в Корякском национальном округе для снабжения жителей этих и других дальних северных сел. Начала свою долгую деятельность так называемая «экспедиция». На первых порах работы здесь из-за отсутствия механизмов велись, как некогда встарь, «плечевым» способом. Уголь, доставляемый на плашкоутах, выгружали лопатами. В «экспедицию» ежегодно отправлялись несколько десятков рабочих и суда портового флота. Постепенно объем доставляемых в округ грузов вырос от трех до нескольких десятков тысяч тонн. Местные рейдовые пункты обустраивались, снабжались кранами, тракторами, автомашинами. Грузы стали перевозить на плавсредствах, которые могли заходить в устья рек. Все это способствовало экономическому и культурному развитию отдаленной национальной окраины.

25 декабря 1957 г. поощрен экипаж буксирного катера № 97, с июля по ноябрь успешно разгружавший суда в портпункте Пенжино. «Несмотря на тяжелые штормовые условия работы на побережье, экипаж обеспечил бесперебойную эксплуатацию катера, чем не только способствовал выполнению плана грузоперевозок, но и сэкономил средства по судоремонту, проведя всю навигацию 1957 г. без заводского ремонта». Денежные премии получили капитан Л. И. Белоконский, старший механик А. А. Гангаев, старший помощник капитана И. П. Боровиков, второй механик В. А. Санжеровский и матрос П. И. Наумов.

В марте 1957 г. развернулись работы по сооружению комплекса капитального морского вокзала. Летом и осенью 1957 г. продолжалось удлинение причала № 7. Здесь грунт, необходимый для образования территории, добывался за счет разработки скал мыса Сигнального. В середине октября граница карьера подошла под стоявший неподалеку склад, и дальше разрушать скалу стало невозможно. Отсыпать грунт рефулированием при дноуглублении акватории также было нельзя из-за особенностей дна: земснаряд должен был дважды перевалить его. Это значительно удлиняло и удорожало

производство работ. Перевозка грунта автомашинами оказалась весьма дорогостоящей ввиду того, что подходящего карьера в районе стройки не имелось. В итоге грунт, которого требовалось 5 800 «кубов», решили завозить плавсредствами порта.

Работниками морского порта поднята с морского дна бухта стального троса.

Владельцу указанного троса надлежит обратиться к капитану морского порта, представить документы, подтверждающие право на этот трос и оплатить положенное вознаграждение в размере одной трети его стоимости.

1—2.

Объявление в газете «Камчатская правда» за 12 июля 1957 г.

В 1957 г. с учетом опыта, полученного в ходе прошлогоднего обслуживания «Советского Союза», для обеспечения его безопасного приема и стоянки у причалов, начальник порта распорядился изготовить специальные кранцы и штормоупорные пружины.

Летом первых детишек принял открытый в живописном месте села Паратунка пионерлагерь «Спутник». В последующие годы были построены капитальный жилой корпус, два бассейна с термальной водой, и летний лагерь превратился в круглогодичную базу отдыха. В 1985 г. были оборудованы процедурные кабинеты, где жители полуострова получали курсы лечения различных недугов. В 2000 г. санаторий-профилакторий «Спутник» снова вошел в состав предприятия.

Строительство бани и прачечной в поселке порта, 1957 г.

Под самый «занавес» 1957 г., 31 декабря, вступила в строй территория, образование которой началось еще в 1954 г. Работы, ведшиеся трестом «Камчатморгидрострой», получили удовлетворительную оценку. В этот же день приняли здание дизельной электростанции. В течение 1957 г. завершили все работы по причалам № 6а и 7, за исключением прокладки подкрановых путей.

Трест «Камчатморгидрострой» (Камчатский строительно-монтажный трест Главморречстроя Министерства транспортного строительства СССР) был образован 1 июля 1957 г. путем слияния трестов «Камчатморстрой» и «Камчатгидрострой». Его возглавил В. В. Каплиев, сменивший Д. Е. Гуревича на посту управляющего Камчатморстроем. Главным инженером объединенного треста был назначен пользовавшийся большим уважением портовиков, моряков и гидростроителей А. Н. Виноградов.

«Взятые обязательства выполним досрочно!»

(работа порта в 1958—1988 гг.)

В марте 1958 г. Камчатморгидрострой завершал сооружение полигона для изготовления крупных бетонных блоков. Зимой в Москве в ММФ СССР прошло совещание, рассмотревшее ход капитального строительства в Петропавловске. На нем среди прочих ставился вопрос о необходимости возведения здесь морского вокзала. Трест и порт обратились к руководству министерства с просьбой направить в ближайшее время в их распоряжение инженера-конструктора Союзморпроекта для решения на месте технических вопросов, связанных с его проектированием.

Годовой план переработки грузов на 1958 г. коллектив порта выполнил к 16 декабря. В последние предновогодние дни успешно завершалась обработка пароходов «Азия», «Каменец-Подольский» и «Витебск». До конца года портовики намеревались перевалить двадцать тысяч тонн грузов сверх задания — в основном товаров для предпраздничной продажи населению.

Внедрение комплексного метода обработки цемента и его постоянное совершенствование в 1958 г. довело среднюю сменную выработку до трехсот, а в отдельных случаях — до четырехсот тонн. А ведь еще два года назад, в 1956-м, за смену выгружали не более ста пятидесяти! Хороший опыт перевалки леса накопила бригада грузчиков А. Л. Валяева. Она первой применила судовые стрелы для формирования «подъема» леса в трюме судна. В то время как портальный кран выносил очередную партию из трюма и опускал ее в штабель, грузчики с помощью судовых стрел готовили новую. Застропка леса в трюмах стрелами значительно ускоряла подготовку подъема, а это сокращало цикл выгрузки.

Погрузка леса на грузовик

В 1958 г. численность портовиков составляла 1 400 чел.

За 1959 г. через порт прошло 1 475 100 т. Годовой план переработки грузов выполнен к 26 ноября, а к 1 января 1960 г. он превышен на 13,9 %. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования предприятие получило третью премию ММФ СССР. Совсем немного оставалось до круглой — полуторамиллионной — цифры. С учетом быстро развивавшегося хозяйства Камчатской области, в 1956

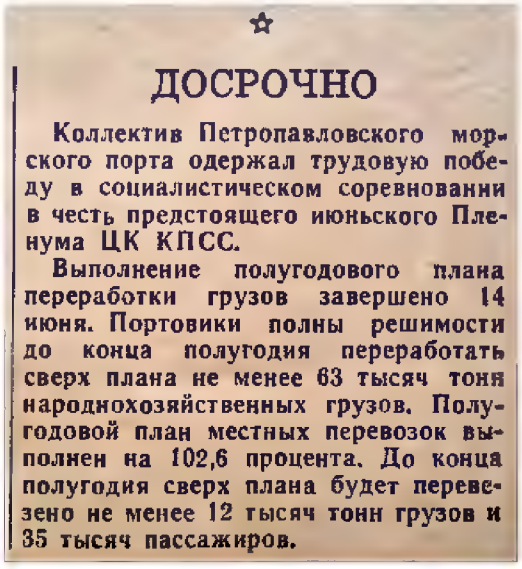
г. выделившейся из состава Хабаровского края в самостоятельную административную единицу, этого ждать оставалось совсем недолго.

Общая численность коллектива в 1959 г. достигла 1 754 чел., превысив плановую (1 650 чел.). Такое увеличение стало следствием роста объемов переработки грузов и большой работы по приему молодежи, большей частью демобилизованных после срочной службы воинов. Их за год приняли 110 чел. и зачислили, в основном, грузчиками. Шла активная шефская работа по, как сказали бы сейчас, «профессиональной ориентации» школьников, которых тоже рассматривали как возможный кадровый резерв.

Так, с 15 января 1959 г. более восьмидесяти учеников старших классов подшефной средней школы № 6, расположенной на Красной Сопке, приступили к овладению массовыми рабочими профессиями. Такое сотрудничество началось по инициативе дирекции школы, обратившейся в отдел кадров порта с просьбой: «Молодежь тянется на производство. Помогите нашим выпускникам получить рабочие специальности». Просьбу обсудили на объединенном заседании партийного бюро и профсоюзного комитета. Начать подготовку рабочей смены решили единогласно: учить школьников профессиям крановщиков, электриков, водителей автопогрузчиков, слесарей, токарей. Тут же их и «раскрепили» по цехам, погрузочным участкам, выделив в качестве шефов квалифицированных специалистов. Партийные поручения стать наставниками получили крановщик Ретивцев, начальник автобазы Кононов, слесарь Зуек и другие мастера своего дела. Они не жалели сил и времени, а молодежь уже к апрелю порадовала их первыми успехами. Все школьники с увлечением изучали технику. Вместе с аттестатами зрелости теперь они могли получить документы о рабочей квалификации.

Поучиться школярам было у кого. Так, С. Ретивцев возглавлял первый экипаж крана, решивший жить и трудиться по-коммунистически. Его механизм украсила надпись: «Здесь работает экипаж коммунистического труда — Сергей Ретивцев, Виктор Варфоломеев и Сергей Петров». Коллеги с большим интересом следили за каждым шагом этого небольшого коллектива. Его члены проявляли твердость и настойчивость, чтобы оправдать такое высокое звание. Портовики с большим уважением относились к экипажу комтруда, стремились следовать его примеру. Грузчики и шоферы были довольны, если их направляли на участок, где работали Сергей Ретивцев и его товарищи. Их почин быстро нашел горячий отклик. Трудиться и жить по-коммунистически изъявили желание бригада грузчиков Кузина, экипажи портальных кранов Егорова и Ткачука, плавкрана «Вилей» и другие коллективы.

3 февраля бригада П. Рудака на выгрузке цемента с парохода «Иван Бабушкин» в три раза перевыполнила норму, достав за смену из трюмов почти пятьсот тонн. Такого показателя в порту еще не бывало. К рекордному успеху привела слаженность в работе бригады, состоявшей из нескольких грузчиков, старшего крановщика И. Борзых, водителей автопогрузчиков Д. Москвина и Н. Шкариной, механика Л. Кияшко, помощника заведующего складом Т. Фадеева и руководителя смены диспетчера В. Хоменко. Сменившая их в этот же день бригада В. Кузина также почти втрое превысила задание. Она сняла с парохода четыреста тридцать семь тонн. Особо отличились крановщик Мальков, водители автопогрузчиков Бучнев и Лаптий. Ушло то время, когда грузчики, сгибаясь под тяжестью мешков и ящиков, бегали по трапу на причал, затрачивая много сил. Теперь современная техника заметно облегчила труд, сделав его гораздо производительнее.



ДОСРОЧНО

Коллектив Петропавловского морского порта одержал трудовую победу в социалистическом соревновании в честь предстоящего июньского Пленума ЦК КПСС.

Выполнение полугодового плана переработки грузов завершено 14 июня. Портовики полны решимости до конца полугодия переработать сверх плана не менее 63 тысяч тонн народнохозяйственных грузов. Полугодовой план местных перевозок выполнен на 102,6 процента. До конца полугодия сверх плана будет перевезено не менее 12 тысяч тонн грузов и 35 тысяч пассажиров.

Заметка из газеты «Камчатская правда» за 17 июня 1959 г.

По территории порта во все большем количестве сновали, словно неутомимые муравьи с тяжелой ношей, маленькие, но мощные и подвижные автопогрузчики. Легко и быстро они подхватывали пакеты груза, только что вынутые портальными кранами из трюмов, и везли их на склады. Потихоньку погрузчики вытесняли привычные автомашины. Но и тех было множество, и пока от них существенно зависел успех выполнения плана грузооборота. В 1959 г. вступил в строй гараж, построенный хозяйственным способом, считавшийся одним из лучших на Камчатке. Начальник гаража коммунист Кононов слыл активным борцом за высокую культуру производства. В своем хозяйстве он поддерживал идеальный порядок. Вместе с техническим руководителем Соловьевым добивался, чтобы шоферы и трактористы также содержали свои машины в чистоте и исправности. Лучшие работники поощрялись и продвигались по службе: шофера Припорова недавно назначили на должность механика. Шоферы Кузнецов и Иванов и другие личным примером увлекали товарищей в успешную борьбу за высокую культуру производства.

Новые приемы проникали и в складирование грузов. Еще совсем недавно суда обрабатывали так: мешки или ящики в трюме укладывали на сетку или парашют, краном опускали в машину, везли на склад, там штабелевали. Бывало, что на следующий день этот груз нужно было доставить в трюм другого парохода. Операции повторялись в обратном порядке: ручная погрузка в складе на машину, краном в трюм и разноска по нему. Процесс в корне изменился, когда было применено складирование груза на специальных площадках, уже известных «поддонах». Теперь вся бригада работала в трюме, укладывая на поддоны его содержимое. Кран переносил поддоны на причал к автопогрузчику, везшему в склад. Из склада на пароход они доставлялись также без участия людей. Автопогрузчик цеплял своей стальной лапой пакет, подвозил его к крану, а тот опускал в трюм. Бригада только раскладывала груз по местам. Это новшество применялось все шире и шире, освобождая людей и намного повышая выработку.

Погрузка цемента на самосвал

В феврале порт получил долгожданное благоустроенное общежитие на 176 чел. с двух- и трехместными комнатами. Здесь имелись все условия для полноценной жизни и отдыха. «Стоят новые кровати, заправленные белоснежным бельем, на окнах — тюлевые занавески, для каждого жильца в стены вмонтирован платяной шкаф. У коек тумбочки, на полу — ковровые дорожки. На втором этаже — просторный читальный зал, на дверях и окнах его — бархатные портьеры и занавески. Круглый стол, удобные диваны. Ребята могут почитать тут свежие газеты, журналы, книги. На третьем этаже такой же зал, но только для игр: шашек, шахмат, домино. Кто-то из новоселов уже предлагает поставить настольный теннис.

— Во время пурги, — восхищаются ребята, — можно не выходить на улицу! Душ есть, прачечная, захотел поесть — пожалуйста, пройди в столовую.

Кажется, довольны все, но…

— Уж слишком просторно, — огорчается старший бухгалтер ЖКО порта тов. Елизов, подсчитывая на пальцах, — сюда бы коечки поставить, и сюда. Место пустует…

— Отстаешь от жизни, товарищ бухгалтер, — возражает ему кто-то из ребят. — Первый год семилетки идет. Понимать надо!

Над созданием уюта немало потрудились женщины, работницы управления и ЖКО — Жанна Рукас, Мария Ноздреватых, Любовь Васильевна Прокопович. Немая заслуга и маляров стройучастка порта…

Одиннадцать часов утра. К подъезду подходят и подходят машины. Радостные, взволнованные лица. Смех, шутки. Чудесная пора новоселья! Комендант общежития Л. Шилова вручает ключ одному из лучших грузчиков первого участка Ивану Лысенкову:

— Счастливо тебе, Ваня, жить на новом месте!

Коридор заполнили новые жильцы. В руках чемоданы, аккордеоны, гитары. А Леонид Талик приехал в новое общежитие со старым другом — крепко прижимает к груди горшок с цветком.

— А что? — задорно улыбается он на шутки товарищей. — Нам еще с ним долго цвести!

Жильцы спешат в свои комнаты, пробуют прочность сеток на кроватях, заглядывают в шкафы. Кое-кто начал по-своему переставлять мебель: пусть будет, как дома! А грузчик Мирбулат Юнусов сразу отправился в умывальник. Он только что пришел с ночной смены, а в чистую комнату и заходить хочется чистым.

Староста комнаты № 18 уже приступил к своим обязанностям: распределяет где, что поставить, куда повесить картины.

— В общежитии нам, — говорит он, — жить не день и не два. За порядком будем смотреть сами. Тем более, что большинство — комсомольцы!»

В июне три бригады кадровых грузчиков вновь отправились в «экспедицию» в Корякский национальный округ. Они находились там до октября. Отвлечение из порта в период навигации нескольких десятков работников осложняло положение оставшихся, особенно во время летних отпусков, задерживало своевременную обработку судов. А после возвращения людей из экспедиции численность бригад увеличивалась, после чего их сложно было полностью занять.

С отбытием части портовиков в «экспедицию» объем работ в Петропавловске не уменьшился. Численность грузчиков пришлось пополнять путем случайного набора сезонных рабочих, возвратившихся с побережья Камчатки. «Как правило, практика прошлых лет показывает, что этот контингент рабочих не стойкий, работают без договора, не имеем на них права — поэтому к работе относятся халатно, делают прогулы, рассматривают свою работу как временную — лишь бы перебиться, собрать немного денег для проезда к себе домой — к месту вербовки. Особенно отмечен этим текущий период, так как с неудовлетворительной работой по добыче рыбы сезонники возвратились фактически без заработка и рассматривали свою работу в порту как временную остановку. В настоящее время это положение исправлено за счет приема более ста человек демобилизованных воинов. .»

ПЕТРОПАВЛОВСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ

нуждается в рабочих следующих специальностей:

каменщики, столяры, штукатуры, маляры, стекольщики, плотники, механизаторы, складские работники, рабочие порта.

С демобилизованными воинами заключается трехгодичный договор со всеми льготами для работников Крайнего Севера. Призванным в Советскую Армию не в пределах Камчатки выплачивается единовременное пособие в сумме 1.000 рублей.

В порту имеется курсовая сеть по подготовке кадров, где рабочие могут обучаться специальностям водителей автопогрузчика, крановщика и другим профессиям.

Одиноким обеспечиваются хорошим общежитием, при котором имеется столовая, буфет, кинопередвижка. Имеется клуб морпорта. Там же, на Красной сопке, работает вечерняя школа рабочей молодежи.

Обращаться в отдел кадров морпорта.

Объявление о найме на работу. 1959 г.

На грузчиков приходилось больше половины всех нарушений трудовой дисциплины «из-за невыхода на работу в дни выдачи заработной платы», то есть, попросту говоря, из-за пьянства. Всего за 1959 г. совершили прогулы, опоздания и самовольные отлучки 226 чел. С нарушителями боролись разными методами, в том числе «били рублем», лишая премиальных выплат. Воспитание членов коллектива шло и таким способом: портовики взяли «на поруки» пять грузчиков, получивших наказания за хищение государственного имущества и приговоренных к тюремному заключению.

В 1959 г. в порту трудились 234 инженерно-технических работника. В числе лучших из них назывались руководители первого района: начальник И. Е. Касап, его заместитель А. Ф. Проценко, начальник механизации Р. Ф. Баширов; специалист стройконторы Д. И. Шварцман, начальник электростанции А. П. Великжанин, начальник второго района Н. К. Жихарев, начальник автобазы А. И. Кононов, начальник портофлота Б. Р. Жуликов, начальник морского вокзала А. П. Жуков, начальник жилищно-коммунального хозяйства В. Ф. Федотьев.

«Лучшими по профессии» за год стали грузчики первого района В. А. Серегин и Н. И. Новожилов, кочегар морского буксира «Тугур» Ф. С. Исаев, кочегар В. Изотов, штурман РБТ-71 Ф. Я. Воронов, старший диспетчер портофлота В. И. Панфилов, старшина плашкоута № 85 Е. Ф. Николаев. В течение всего года это почетное звание удерживал старший механик морского буксира «Аян» А. И. Пышкин. Коллективами коммунистического труда стали бригады В. П. Кузина и М. Г. Поповича.

Перед посадкой пассажиров на «Советский Союз», 1959 г.

«Коллектив второго района… соревнуясь в честь XXI съезда КПСС, готовит трудовые подарки к этому знаменательному событию. На обработке судов грузчики и механизаторы добиваются экономии времени. Почти каждое судно у причалов бункеруется досрочно. Две нормы дала комплексная бригада в составе грузчиков под руководством тов. Пестуна и крановщика тов. Рудько на обработке парохода "Ульяновск". Стоянка судна под бункеровкой сокращена наполовину. Хорошо трудятся в эти дни бригады грузчиков тт. Тюканова, Шишкова, Поповича, крановщики тт. Рублев, Иванов и другие. На обработке пароходов "Вычегда" и "Енисейск" они добились значительной экономии сталийного времени (то есть отведенного на обработку судна по норме. — *С. Г.*). За девятнадцать дней января месячный план завершен». Раньше графика механизаторы в тесном содружестве с бригадой грузчиков Большакова обработали пароход «Ряжск».

Портовики, помимо ударной работы на своих привычных местах, в свободное время активно строили стадион «Водник». В подшефном колхозе «Красная звезда» они участвовали в посевной и уборочной кампаниях, а за отличие при уборке картофеля и капусты коллектив порта получил почетную грамоту Петропавловского горкома КПСС.

За 1959 г. звание «коммунистических» присвоено двум бригадам грузчиков, трем экипажам кранов и тринадцати передовикам производства, ранее уже ставшими «ударниками труда».

Но в жизни предприятия случались не только успехи. Так, 11 апреля 1959 г. в автобазе при заводке буксирного троса погиб шофер П. П. Клюкин. А всего в апреле в порту произошло восемь несчастных случаев. По этой причине весь коллектив лишился месячной премии.

4 мая 1959 г. сооружения порта прошли проверку очередным ударом подземной стихии: в 19.16 Петропавловск поколебало землетрясение силой до восьми баллов. В последующие дни ощущались повторные встряски, но значительно меньшей интенсивности. Люди, находившиеся в момент первого удара в помещениях, почувствовали толчки, сопровождавшиеся треском стен. Кое-где сдвинулась или опрокинулась мебель, расплескались ведра с водой, раскрылись окна. Очевидцы утверждали, что видели волнообразное движение коньков крыш, колебания в разные стороны заборов и столбов. Деревянные дома ввиду податливой конструкции, малой этажности и незначительной массы стен практически не

пострадали, получив лишь трещины в штукатурке и повреждения печных труб. Для каменных зданий последствия оказались более серьезными: большинство стен и потолков растрескались, раскрылись швы, наблюдались разрывы и сдвиги карнизов, были частично повреждены каменные фронтоны. Повсеместно оказались разрушенными верхние части печных труб, а некоторые печи развалились полностью.

Копка картофеля в подшефном совхозе. С. Н. Кононенко, И. Ф. Колотилко и другие работники порта

В ходе землетрясения серьезно пострадала территория рыбного порта, примыкающая к береговой черте, образованная насыпным грунтом. Несмотря на мощное крепление металлическими шпунтовыми стенками и анкерными связями здесь сильно проявились осадочные и оползневые явления. Они привели к частичному разрушению набережных и ограждающих конструкций причальных сооружений, а также к повреждению складских и промышленных объектов. Наиболее существенно грунт — до одного метра — просел в районе строящегося холодильника, затронув расположенные поблизости сооружения. Самые большие повреждения получили еще незаанкерованные шпунтовые стенки новых причалов, разошедшиеся и наклонившиеся в разные стороны.

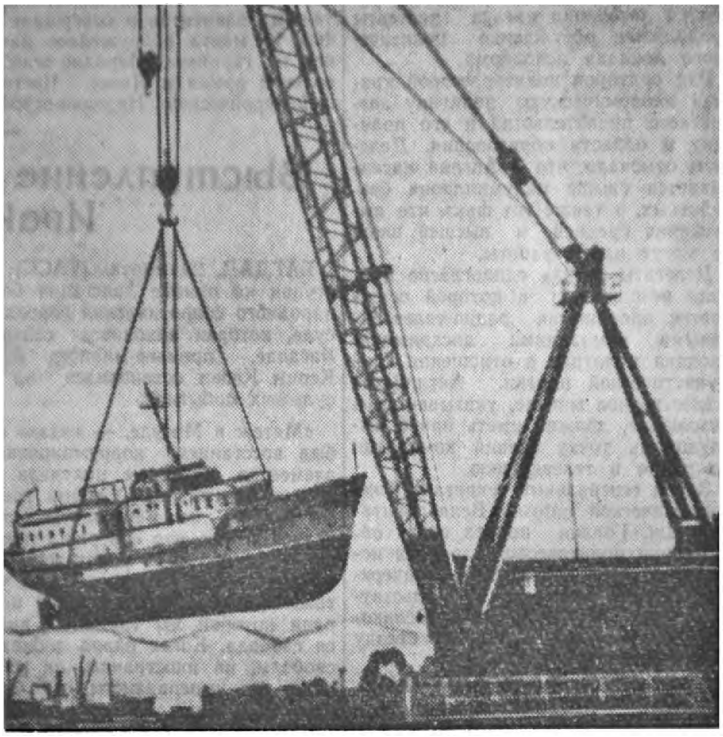
В торговом порту особенно сильно пострадало его рельсовое хозяйство. Сразу же была организована комиссия для оценки тяжести полученных повреждений, спустя два дня предоставившая для обобщения все материалы главному инженеру. Вскоре силами портовиков началось устранение повреждений. «В результате землетрясения в Петропавловском морском порту ряд кранов и подкрановых путей потребовали ремонта. Для того чтобы ввести в эксплуатацию стрелы трех кранов, портовики обращались за помощью в судоремонтные мастерские пароходства, на судоверфь, механический завод — безрезультатно. Решили взяться за работу своими силами. Дело было новым. Однако бригада, возглавляемая старшим инженером тов. Башировым, отлично с ним справилась. На восстановлении подкрановых путей работали две бригады механизаторов. Ими руководили крановщики тт. Ткачук и Комлов. Работа была также успешно завершена». Причалы серьезно не пострадали, за исключением разрыва отдельных бетонных элементов.

В течение 1959 г. прошло очередную модернизацию крановое хозяйство. На двух портальных «Ганцах» заменили отечественным оказавшееся ненадежным фирменное электрооборудование. Кабельные барабаны кранов сменили гравитационные, выполненные в Риге. По предложению крановщиков для повышения скорости подъема груза увеличили диаметры грузовых барабанов старых ленд-лизовских кранов типов «Американ Хойст» и «Клайд». К тому же у них по проекту инженеров техотдела порта М. К. Бугаева и А. А. Кулалаева нарастили стрелы и установили дополнительные малые крюки.

Кроме этого, по инициативе инженера по рационализации А. Г. Медведского перевели на жидкое топливо буксиры портофлота «Аян» и «Тугур». Это сделал судоремонтный завод пароходства. Годовой экономический эффект от такой переделки определился в триста тысяч рублей. А перевод на это же топливо паротурбинной электростанции позволил сэкономить в год целых полтора миллиона. Этим занимались коллектив станции и ремонтная группа под руководством мастера Б. И. Покровского. Здесь

отлично трудились слесари В. С. Рудников, Н. И. Костромин, В. Г. Мотаев, А. К. Гарипов, сварщик Л. Н. Рудык.

14 декабря 1959 г. был подписан акт ввода в эксплуатацию прошедшего ремонт и реконструкцию причала № 3. Проделанная работа оценена на «удовлетворительно». В декабре в порту появились две новые бригады — комплексные.



Открывается пассажирская линия Петропавловск — поселок Рыбачий. Эту линию будет обслуживать теплоход «Аренский», который недавно вышел из ремонта. Наш читатель, старший штурман из морского порта А. Н. Самохин запечатлел на фотоснимке момент спуска теплохода «Аренский» на воду после ремонта и покраски подводной части корпуса судна.

Теплоход «Аренский» выходит на линию. «Камчатская правда», 31 марта 1959 г.

Грузовой план на 1960 г. был установлен равным 1 520 000 т. Справились с его выполнением на 100,3 %, переработав 1 523 900 т. Таким образом, 1960-й год также стал рубежным — порт преодолел полуторамиллионную отметку грузооборота, обслужив 756 судов.

Как мы знаем, в конце 1950-х гг. началась переработка грузов в пакетах и контейнерах. В 1960 г. за счет более широкого внедрения этих способов, расширения использования автопогрузчиков, а также перевалки большего количества сыпучих материалов охват комплексной механизацией грузовых работ вырос до 62,3 % против прошлогодних 50,1 %.

В 1960 г. приказом ММФ СССР действовавшая с 1952 г. норма одновременной обработки судов была увеличена почти вдвое (пять судов вместо трех). Этим же приказом предусматривалось пополнение порта рабочей силой, механизмами, расширение складской емкости, оборудование специального лесного хранилища. Но большинство заявленного выполнить не удалось, что повлекло за собой простои флота.

Грузооборот 1960 г. по сравнению с прошлым годом возрос на 3,3 %, а вот пассажирооборот, напротив, снизился на 27,5 %: с прошлогодних 597,2 тыс. чел. (из них 463,8 тыс. на местных линиях) до 542,1 тыс. (из них 433,2 тыс. на пригородных направлениях). Как видно, число пассажиров на маршрутах дальнего следования сократилось на 18,2 %. Причиной этого стал от года к году растущий объем перевозок по воздушным трассам, на которые вышли многоместные комфортабельные самолеты ТУ-104. Перевозки на местных линиях снизились из-за того, что в 1960 г. несколько городских организаций обзавелись собственными пассажирскими катерами-«трамвайчиками», ходившими по акватории Авачинской губы.

Коллектив портовиков включился в социалистическое соревнование за досрочное выполнение второго года семилетки к 5 декабря 1960 г. и вызвал на соревнование родственный Усть-Камчатский морской торговый порт. По ежемесячно подводившимся итогам соревнования петропавловцам трижды

присуждалось переходящее Красное знамя городского комитета КПСС и горисполкома. Красное знамя за год шестикратно вручалось бригаде Кузина, трижды — Поповича и Лукаса, по одному разу коллективам Крашенинникова, Ткачева, Петрика, Долбенко и Кузьменко.

На причале

Среди коллектива широкое распространение получил новый вид социалистического соревнования — за присвоение званий «Бригада коммунистического труда» и «Ударник коммунистического труда». Первым «Коллективом коммунистического труда» стала автобаза. «Бригадами коммунистического труда» стали именоваться коллективы грузчиков: № 1 Кузина, № 4 Поповича, № 7 Ткачева, бригада плотников Медецкого, экипажи кранов № 19 (старший крановщик Агарев), № 3 (старший крановщик Ткачук), № 10 (старший крановщик Егоров), № 8 (старший крановщик Журило), № 15 (старший крановщик Комлов), № 16 (старший крановщик Кравченко), вахта буксирного катера № 206 (капитан Воронов). Всего за год ударниками коммунистического труда стали 57 чел.

Бригада ремонтников В. А. Мельникова

В августе 1960 г. пришло известие о награждении высшей наградой страны — орденом Ленина — крановщика И. Н. Кусова, начавшего работать на строительстве порта еще в 1943 г. Тогда же орден «Знак Почета» украсил грудь крановщика П. А. Агарева.

Илья Наумович Кусов, крановщик, первый в порту кавалер ордена Ленина

Петр Алексеевич Агарев, крановщик, кавалер ордена «Знак Почета»

1 января 1960 г. для упрощения структуры и упразднения параллельности в работе объединены действующие жилищно-коммунальные хозяйства пароходства и порта и подчинены последнему.

В январе стройучасток приступил к обустройству дома отдыха на базе пионерского лагеря в селе Паратунка. Здесь сооружались два двухэтажных здания дачного типа с верандами, бассейн, столовая на сто двадцать мест. Место будущего отдыха портовиков и их семей намечали сдать к 1 июня. В Паратунке трудились бригады плотников Шитова и Омельянчика.

В течение 1960 г. вошла в строй контора разнарядки на мысе Сигнальном. Это двухэтажное каменное здание площадью 256 кв. м заложили во втором квартале 1958 г. А 5 марта 1960 г. его приняли с оценкой «удовлетворительно». Затем приняли трехэтажную контору разнарядки района генгрузов, котельную и подпорную стенку.

21 ноября 1960 г. стройуправление № 2 треста «Камчатморгидрострой» сдало с оценкой «хорошо» законченный стошестиметровый пассажирский причал № 1. Сметная стоимость этого сооружения составила 2 330 тыс. руб.

В конце 1960 г. силами механизаторов был переведен в тыл старый портальный кран «Американ Хойст». Это обеспечило наибольшую высоту штабелирования леса и перемещение тяжеловесных грузов с первой линии причалов на вторую. Вес крана превышал сто двадцать тонн. Разобрать его и перевезти по частям было невозможно. Три его главных составляющих — стрела, кабина и портал — оказались слишком тяжелы для имевшейся в распоряжении портовских умельцев техники. Для того чтобы переместить такое огромное сооружение с одного рельсового пути на другой пришлось проявить выдумку и находчивость. Для этого проложили рельсовые пути перпендикулярно основной подкрановой линии, изготовили специальные фигурные полозья и с помощью лебедок и блоков перетянули кран на несколько десятков метров в тыл порта. Руководил этой работой групповой механик Материкин, деятельное участие принимали в ней электросварщик Салидгареев, крановщик Комлов, слесари Егоров, Кинзебулатов и бригада по обслуживанию механизмов под началом Бояринова.

В январе 1960 г. к двум новым комплексным бригадам добавились еще пять подобных. Таким образом, из имевшихся двадцати двух бригад семь уже являлись комплексными, а остальные намечалось реорганизовать к 1 июня 1960 г. В состав комплексных бригад входили до семнадцати человек, из них три-четыре механизатора, остальные — грузчики. Первыми перейти в них согласились крановщики Н. А. Ткачук, И. А. Шафранский, С. Е. Князев, А. А. Сырцев, А. Г. Халилей, водители автопогрузчиков Г. М. Криворучко, И. Л. Гончаренко, В. К. Иванов.

Образование бригад нового типа подразумевало совмещение их членами различных профессий. Так, все грузчики овладели мастерством транспортерщиков, могли водить автопогрузчики. В свою очередь, все механизаторы, при необходимости, могли заменить грузчиков в трюмах и на складах. В декабре 1960 г. открылись трехмесячные курсы повышения квалификации бригадиров.

Как показал опыт, эффективность комплексных бригад оказалась заметно выше, чем обычных. Так, процент использования портовых рабочих в них по сравнению с остальными повысился с 55,5 до 69,8 %.

Подшефные детсадовцы выступают перед портовиками в старом клубе

За 1961 г. через порт прошли 1 455,1 тыс. т и 642 судна. Задание оказалось не выполнено, резко снизилась производительность труда, подскочила себестоимость переработанной тонны. С планом накоплений также не справились, недополучив 2,13 млн руб., образовался недостаток оборотных средств в 740 тыс. руб. Порт стал нерентабельным предприятием. Навалочные грузы заметно потеснили в структуре оборота генеральные. Их объем достиг 63 %. В результате средняя доходная ставка снизилась до 1 руб. 75 коп., а себестоимость переработки одной тонны достигла 1 руб. 85 коп. Финансовый показатель ушел «в минус», работа стала убыточной. Впрочем, обнаружилась одна, здорово выручившая, экономическая лазейка: доходы по складским операциям. Штрафы с клиентуры, текшие широким потоком, пока перекрывали остальные потери.

А вот портовый флот поработал неплохо. Его моряки прилагали все силы, чтобы успешно завершить годовой план и встретить новый год очередными трудовыми победами. И они добились отличных результатов. Так, план декабря по перевозке грузов выполнили на 211 %, а по тонно-милям — аж на 358 %! При подведении итогов декабрьского социалистического соревнования первые места и переходящие

красные вымпелы получили экипажи РБТ-363 (капитан Михаил Александрович Неведомский) и сухогрузного плашкоута № 85 (старшина Григорий Федорович Николаев). Хорошо поработали команды плашкоутов № 172 (старшина Павел Павлович Максимов) и № 87 (старшина Павел Самуилович Горбунов). На пассажирской линии успешно выполнили задание теплоходы «Бродский» (капитан Аркадий Павлович Кравцов) и «Аренский» (капитан Владимир Ананьевич Помыканов).

К концу года на предприятии насчитывался уже 321 «ударник коммунистического труда».

Застраивается улица Рябиковская

Дома на улице Океанской, № 56, 58, 60 и 62. Идет строительство магазина № 12

14 февраля 1961 г. вошли в строй электроцех и котельная автобазы. В это же время началось строительство капитального четырехэтажного здания портоуправления. До конца года удалось заметно улучшить условия труда: были утеплены пятнадцать кабин портальных кранов, построены санитарно-бытовые помещения для докеров. В этом году предприятие располагало двадцатью пятью портальными кранами.

В 1961 г. продолжилось формирование комплексных бригад. Необходимость сосредоточения в них в течение первого полугодия всех грузчиков и механизаторов называлась одной из мер по сокращению простоев флота. Но для достижения этого было необходимо организовать курсы по обучению грузчиков профессии механизатора и повысить квалификацию крановщиков, так чтобы каждый из них мог работать на двух-трех типах механизмов.

Другой мерой по улучшению качества обработки судов стало пополнение порта людьми до численности, позволявшей одновременно обрабатывать три судна с генгрузами. Для размещения вновь принимаемых на работу следовало переоборудовать один из жилых бараков под общежитие, а для постановки судов нужно было освободить причал № 3 от пассажирских операций, перенеся их на вновь построенный причал № 1.

Лучшим рационализатором пароходства за 1961 г. объявлен инженер Н. М. Киселев. Заслуженным уважением товарищей пользовались и другие новаторы: Д. Г. Кирюшов, А. К. Мазий, А. М. Крашенинников, Г. В. Бордуков.

Дмитрий Герасимович Кирюшов

Анатолий Михайлович Крашенинников

План 1962 г. по грузообороту (1 420 тыс. т, фактически — 1 492,7 тыс. т) выполнен на 104,9 %, за год порт обслужил 681 судно. Можно было сработать и лучше, если бы не традиционная причина снижения показателей — простои флота. Накопленный опыт показывал, что самые большие потери времени

наблюдались в периоды прибытия партий цемента, превышавших емкость складов. Так, в мае один за другим пароходы «Магнитогорск» и «Красногвардеец» доставили его 13,6 тыс. т. Снимаемое с них из-за невозможности хранения сразу вывозилось получателями. В результате пароходы потеряли двадцать два с половиной дня. Отвлечение значительных сил и средств порта на переработку пришедшего цемента привело к простою и других судов, с обработки которых пришлось снимать грузчиков. Такое же положение сложилось и в начале июня. Поступление большого количества цемента стало и причиной снижения производительности труда: его упаковали в бумажные мешки, которые после четырех-пяти перевалок разрывались, давая много россыпи и пыли.

Выработка на одного портового рабочего в 1962 г. составила 4 605 т. В течение года применялись следующие передовые методы обработки грузов:

— на перевалке круглого леса в июле внедрили грейфер, в результате чего выработка здесь повысилась на 70—75 %;

— на контейнерах, лесе и пиломатериалах комплексная бригада одновременно трудилась на двух механизированных линиях, освобождая два трюма;

— мешковые, ящичные и другие грузы с сентября выгружались в основном пакетным способом. «Комплексные бригады с желанием перерабатывают грузы универсальными площадками», однако их недостаток не позволял размещать на них все приходящее;

— на угле широко применялась внутритрюмная механизация: малогабаритные бульдозеры БМТ-3, машинки ПГС-100. Это позволило сократить время стояки судов типа «Шкипер Гек» до одиннадцати часов вместо тридцати по норме;

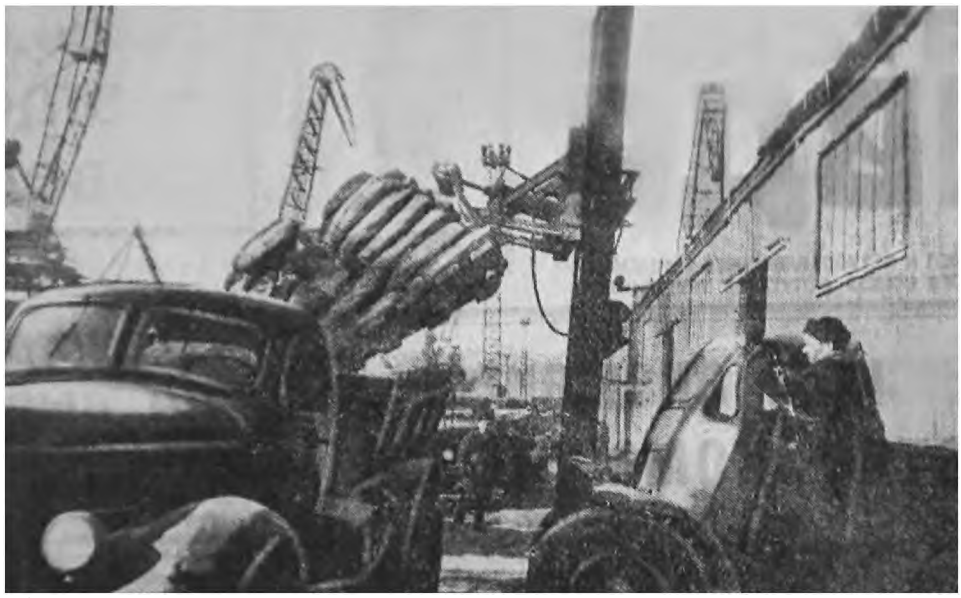
— металлолом грузился грейфером «Полип», благодаря которому участие грузчиков сокращалось до минимума. Здесь по сравнению с прошлым 1961 г. производительность труда выросла более чем вчетверо.

Удельный вес насыпных грузов в 1962 г. составил 63 % общего объема грузопереработки. Схожие результаты были показаны в предыдущие 1960 и 1961 гг.

Главная дорога на территории первого района. 1962 г.

Много времени, и служебного, и личного, посвятили поиску способов облегчения труда грузчиков инженеры технического отдела порта Александр Григорьевич Медведский и Дмитрий Иванович Николенко, особенно такого тяжелого, как погрузка цемента со складов на автомашины. По пятьдесят тысяч тонн цемента в год проходило через руки портовиков. Им приходилось дышать запыленным воздухом. Инженеры решили создать опрокидывающее приспособление в виде навесного устройства на вилах автопогрузчика. Они выполнили рабочие чертежи, дали заказ на изготовление, подобрали материалы, причем некоторые нашлись на складе металлолома. И вот новое устройство установлено на погрузчик. Испытания показали, что теперь время на загрузку машин снизилось до тридцати секунд! Комиссия приняла изобретение с оценкой «отлично».

В 1962 г., как и в предыдущем сезоне, порт располагал двадцатью пятью портальными кранами. Под занавес года, 7 декабря, в строй вступило здание «Северной проходной».



А. Г. Медведский испытывает автопогрузчик. «Камчатская правда». март 1962 г.

В навигацию 1962 г. плашкоут портофлота № 313, возглавляемый Венедиктом Федоровичем Гришкевичем, перевез 54 тыс. т строительных грузов. Такого результата еще не добивалась ни одна плавединица. Для сравнения: громадный белоснежный красавец — пассажирский лайнер «Русь» за эту же навигацию перевез лишь 25 тыс. т, вдвое меньше, чем крохотный «кораблик» В. Ф. Гришкевича. Плашкоут являлся большой стальной лодкой без двигателя, оснащенной ручными брашпилем и рулевым устройством, камельком для обогрева крохотного кубрика. Чтобы перебросить столько груза, ему пришлось без малого шестьсот раз пересечь Авачинскую губу. За это время он не выводился из эксплуатации для ремонта — настолько хорошим было его техническое состояние. Заслуга в этом, безусловно, принадлежала шкиперу, одному из старейших и лучших работников портофлота.

Очистка территории от снега

За навигацию 1962 г. «экспедиция» обработала в западных пунктах Корякии двадцать судов, выгрузив с них девятнадцать тысяч тонн. Ею руководили начальник В. Ф. Федотьев и его заместитель М. Н. Соколов. Она «успешно справилась с поставленной задачей по разгрузке судов. Значительно лучше, чем в прошлом году, были укомплектованы кадры портовых рабочих и плавсостава. Особенно хорошо работали грузчики тт. Пилипончук А. В., Вишняков М. А., Сабирзьянов Р. А., Михайлов М. А., Луцик Н. Я., Елизаров В. С., Гильмутдинов Н., Ревенков А. Е., Восман В. И., Мизерно И. С., Шерстов В. Е., Шакиров Г. Г., Серегин В. А., Новожилов Н. И., Галунин В. А., Леонтьев В. Д., Мельман О. В., Андриюк Н. В., Кузьмин Е. С. и другие. Из плавсостава хорошо работали капитан буксирного катера № 24 Воронин Н. И., сменный механик Ольховский И. М., старшина ПС-113 Абишев И. Ш., матрос Игонин А. Ф., капитан буксирного катера № 4 Терентьев И. М., старшина ПС-127 Старчак Г. Ф., честно

выполняли указания оперативного руководства, не допускали случаев нарушения трудовой и государственной дисциплины».

Один из названных, Н. Гильмутдинов, по основной профессии медник ремонтной группы, был известен как активный рационализатор. Его творческая мысль никогда не угасала: ежемесячно он подавал два-три рацпредложения. О Гильмутдинове говорили: «Мастер на все руки». Это было точное определение: ведь он мог быть и трактористом, и жестянщиком, и кузнецом, и слесарем.

Завоз для Севера

Численность портовиков в 1962 г. выросла до 2 000 чел. При этом главных «кормильцев» — грузчиков и механизаторов — больше не стало, зато прибавилось управленцев. Покрывать затраты на их содержание стало сложно. На состоявшемся в июне 1962 г. производственно-техническом совещании искали резервы. Выяснилось, что портальные краны задействованы всего на 20 %, не загружен портовый флот, простаивают автомашины, два года лежит без дела лесоперегружатель, недостаточен объем пакетных переработок. Простои же грузчиков за первое полугодие 1962 г. составили 7 125 часов. Вот тебе и резервы для увеличения производительности труда. Напрашивался еще один вывод — необходимость снижения численности аппарата и вспомогательных производств (жилищно-коммунальный отдел насчитывал 120, пионерский лагерь — 60 работников).

В 1962 г. в порту заведена Книга почета. Ее учредили совместным решением комитета профсоюза и администрации для поощрения победителей социалистического соревнования. Отныне сюда вписывались имена передовиков и новаторов, добившихся наивысших показателей и активно участвовавших в общественной жизни коллектива. Каждому из них вручалось особое свидетельство. Первым в книгу внесен крановщик П. А. Агарев, пришедший в порт в суровом военном 1945-м. Он был известен как активный общественник, пользовавшийся большим авторитетом. В 1960 г. его удостоили звания «Ударник коммунистического труда». Товарищи оказали Петру Алексеевичу высокое доверие, избрав в Петропавловский городской Совет депутатов трудящихся.

За ним последовали механик Сергей Александрович Арзамасцев, начавший трудиться в 1950 г., тоже ударник коммунистического труда и коллега Агарева по городскому Совету, грузчик Александр Васильевич Ткачев, пришедший в порт в 1955 г., а через короткое время возглавивший бригаду портовых рабочих, диспетчер портофлота Иван Титович Мананников, поступивший в 1943 г., бухгалтер Феоктист Иванович Чирков, начавший трудиться в 1946 г., грузчик Иван Афанасьевич Стекольников,

токарь 5-го разряда Николай Григорьевич Олейник, трудившийся с 1951 г., бригадир пилорамщиков Павел Тарасович Кисляк, крановщик Виктор Фадеевич Федотьев, комендант общежития Лидия Николаевна Шилова.

Эти люди внесли большой вклад в развитие предприятия. А. В. Ткачев в 1960 г. получил высокое звание «Бригадир коммунистического труда». Опыт работы возглавляемого им коллектива был обобщен и внедрен во всех бригадах. А. А. Арзамасцев за добросовестное отношение к труду имел ряд поощрений, пользовался большим авторитетом, был известен как активный общественник, избирался депутатом городского Совета, в 1960 г. удостоился звания ударника коммунистического труда. И. Т. Мананников начинал в порту разнорабочим, стал диспетчером, ударником коммунистического труда, избирался депутатом горсовета. Ф. И. Чирков был известен как активный общественник и тоже был депутатом. И. А. Стекольников пришел в порт в 1945 г., получил ряд поощрений и приобрел немалый авторитет, в 1961 г. стал ударником коммунистического труда. Н. Г. Олейник начинал в 1951 г. учеником токаря. Его неоднократно избирали секретарем цеховой партийной, председателем профсоюзной организаций, депутатом горсовета. П. Т. Кисляк пришел в 1955 г. разнорабочим, «вырос» до бригадира, ударника труда, был членом цехового комитета и товарищеского суда. В. Ф. Федотьев начинал в 1951 г. учеником крановщика, за короткий срок отлично освоил свою специальность,

неоднократно избирался депутатом горсовета, являлся членом цехового комитета. Л. Н. Шилова трудилась с января 1954 г. «Заботливо и внимательно относится к нуждам рабочих и служащих, проживающих в общежитии, одновременно с этим нетерпима к нарушителям дисциплины. Общежитие… на протяжении длительного времени отмечалось как лучшее в городе и неоднократно премировалось. Требовательна к себе и подчиненным».

Страница из «Книги почета» с портретом Феоктиста Ивановича Чиркова

Под занавес 1962-го года, 12 декабря, начальником порта был назначен Степан Григорьевич Несват, сменивший на этом посту А. Г. Мирзабейли, переведенного на работу в Москву, в ММФ СССР.

Начальник порта Степан Григорьевич Несват, 1966 г.

Грузовой план следующего 1963 г. в объеме 1 585 тыс. т был выполнен к 21 декабря. До конца года обработаны 1 646,2 тыс. т грузов и 698 судов. Больших успехов в досрочном выполнении задания добились коллективы под руководством Крашенинникова, Галунина, Патюпа.

В апреле 1963 г. бригада коммунистического труда А. М. Крашенинникова, снимая мешковой груз с парохода «Кулу» готовыми пакетами, достигла рекордной сменной выработки, дав 361 т, то есть перевыполнила норму в два с половиной раза. Разгружая пароход «Эльтон», бригада повторила свой рекорд, выгрузив пакетным способом еще столько же. С каждым годом увеличивалась перевалка грузов

из трюма судна прямо на транспорт клиентуры, минуя портовые склады. При этом снижалась себестоимость переработки одной тонны, так как исключались перевалки на складе. В 1963 г. таким способом намечали переработать не менее 60 тыс. т.

Улица Океанская, 1962 г.

А вообще-то за последние годы грузооборот порта резко сократился. Раньше он был единственной перевалочной базой на полуострове, куда поступали все грузы для Камчатки. Сейчас же действовал еще и Усть-Камчатский порт, получавший грузы, адресованные Камчатской долине, напрямую. Кроме того, суда обрабатывались и непосредственно на побережьях полуострова в организованных там портпунктах. Раньше здорово выручал уголь: это был самый выгодный груз. Он не требовал больших затрат на переработку, людей для нее требовалось немного, нагрузка в основном ложилась на механизмы, а приносил много. Бухгалтерия тут была простая: пришло за год столько-то тысяч тонн. Разгрузили их, получили прибавку к выполнению плана, погрузили на плавсредства — добавили еще столько же, довезли до потребителя — опять прибавляй. Объем увеличивался втрое. Но из-за перевода на мазут значительной части рыбацких и транспортных судов, а также городских котельных угля стало поступать меньше. Теперь «нажали» на другой насыпной груз — песок и гравий. Картина здесь получалась такая же: черпанул ковшом — тонна, доставил до места — еще одна.

Бригада коммунистического труда В. П. Кузина: бригадир, докеры-механизаторы А. А. Мантров, Б. И. Григорцевич, И. Н. Михальчук и другие, 1963 г.

16 января 1963 г. на базе двух конструкторских групп, действовавших в порту и управлении пароходства, организовано конструкторское бюро на правах хозрасчетной организации. Его начальником назначен П. А. Шполянский.

9 февраля организовано морское агентство «Трансфлот» с самостоятельным балансом. Руководство им возложено на А. И. Глушкова, оперативное управление — на начальника порта. Задачи агентства: «обслуживание советских судов заграничного и каботажного плавания во время стоянки в порту с последующим предъявлением счетов за оказанные услуги соответствующим пароходствам».

26 мая случилась трагедия: с откоса на территорию порта в районе конторки складов № 2 и 6 сполз мощный пласт земли. Оползень разрушил конторку, сдвинув ее на проезжую часть центральной дороги. Находившиеся здесь «военнослужащий мичман тов. Коновалов и приемосдатчица порта тов. Пирожкова погибли, приемосдатчики тт. Абрамчук А. А., Федосова Е. М. и Оксюк Р. А. получили травмы». Расследованием произошедшего занялась комиссия под председательством начальника пароходства.

8 июня в связи с опасностью нахождения в домах у откоса вновь построенной дороги к морскому вокзалу, а также ввиду окончания строительства управления порта три семьи, жившие рядом с объектами пароходства, были переселены в завершавшийся строительством жилой дом № 20. Три их индивидуальных жилища начальнику порта следовало «списать на дрова» и разобрать в пятидневный срок.

Предприятие продолжало развиваться и благоустраиваться. 18 июля создана комиссия по приемке в эксплуатацию нового морского вокзала, а 17 августа 1963 г. свершилось долгожданное не только для порта, но и для города, да и, наверное, для всей области, событие — с оценкой «удовлетворительно» был подписан акт его приемки. Петропавловск обрел современный пассажирский комплекс, разговоры о необходимости обзаведения которым продолжались более двух десятилетий. Комплекс составляли многоэтажное здание, рассчитанное на 1 200 пассажиров, с рестораном «Океан», одновременно вмещавшим сотню посетителей, и здание багажно-операционного отделения с гостиницей на сто мест. Оба здания имели горячее водоснабжение и центральное отопление, радиофикацию, телефон. Канализация пока работала «с временным выбросом канализационных вод в бухту под причал № 1». Работы по сооружению этого комплекса начались в марте 1957 г., а его фактическая стоимость составила 1 690 тыс. руб.

Морской вокзал, 1963 г.

В октябре 1963 г. появилась первая опытная укрупненная комплексная бригада из тридцати человек под руководством А. М. Крашенинникова. Ее создание преследовало цель дальнейшего повышения производительности труда на грузовых работах. Этот коллектив одновременно обрабатывал до трех трюмов, в отдельные дни перевыполняя нормы вдвое. По опыту бригады Крашенинникова в ноябре 1963 г. были образованы еще два таких коллектива.

Численность портовиков в 1963 г. достигла 2 076 чел., среди них 1 449 рабочих, 320 служащих, 188 инженеров и техников. В порту и его подразделениях трудились 558 женщин. Результатом систематической работы по повышению квалификации людей, занятых на грузовых операциях, ведшейся в начале 1960-х гг., стало качественное изменение их состава.

Как видно, при сохранении почти постоянной общей численности рабочих, ранее называвшихся привычным словом «грузчик», а теперь ставших «докерами-механизаторами», доля классных специалистов выросла примерно в два с половиной раза, а малоквалифицированных — сократилась на две трети. Понятие «грузчик» постепенно стало уходить в прошлое.

Бригадир В. П. Кузин и докер-механизатор Г. А. Стегару, 1963 г.

В конце года порт получил от гидростроителей еще две новостройки. 9 декабря 1963 г. завершилось сооружение покрытия территории причалов № 4 и 6. Девятнадцатисантиметровым слоем бетона залили площадку в 5 375 кв. м. А 31 декабря 1963 г., «под елочку», был подписан акт приемки портоуправления. Четырехэтажное здание с подвалом сметной стоимостью 447 тыс. руб., проект которого разработал Союзморниипроект ММФ СССР, имело столовую, автоматическую телефонную станцию и радиобюро. Его строительство началось в первом квартале 1961 г.

В 1963 г. Экспедиционный отряд аварийно-спасательных и подводно-технических работ пароходства провел подводное обследование и ремонт всех причалов, очистил акваторию порта от затонувших предметов.

Главный инженер порта
Борис Иванович Карпухин

С планом 1964 г., установленным в объеме 1 367 тыс. т, порт справился на 104,3 %: его фактический грузооборот достиг 1 425,4 тыс. т. Всего было обслужено 765 судов. В этом году их подход превысил график на 16 тыс. т. Причиной этого стала крайне неблагоприятная погода на побережье полуострова.

Многие суда, которые не смогли выгрузиться там, были переадресованы в Петропавловск. В ноябре 1964 г. один за другим прибывали пароходы с картофелем и яблоками. Так как здесь не имелось специальных складов для хранения таких нежных продуктов, для того, чтобы не допустить их порчу, пришлось отпускать клиентам прямо с борта судов на автомашины. Эта «форсмажорная» обстановка сопровождалась непредвиденным простоем флота.

Главная дорога на территории первого района. 1964 г.

11 августа 1964 г. завершилось строительство стадиона «Водник». А через десять дней, 21 августа, его передали из порта в распоряжение бассейнового комитета профсоюза пароходства. В августе в соответствии с решением коллегии ММФ СССР агентство «Трансфлот» было переподчинено непосредственно заместителю начальника пароходства по эксплуатации.

Диспетчер Г. В. Денисенко на кране «Аплеваж» № 17

Плановое задание следующего 1965 г. вновь выполнили на уже ставшие традиционными 104 %: вместо ожидавшихся 1 385 через порт прошли 1 440,0 тыс. т. Обработаны 722 судна. Вместе с увеличением грузопотока расширялся и парк используемой для обработки флота техники: в 1965 г. порт располагал уже двадцатью шестью портальными кранами, а количество стреловых достигло девятнадцати против шестнадцати прошлогодних. Выросло и число автопогрузчиков, которых теперь вместо пятидесяти стало шестьдесят два. Средняя численность портовиков составила уже 2 106 чел.

Появлялись и росли и другие подразделения, обслуживавшие различные нужды тружеников. Так, 1 февраля 1965 г. по приказу начальника Камчатского управления морского флота Дальневосточного

пароходства (так одно время называлось Камчатское морское пароходство) порт вновь принял на баланс здания и сооружения стадиона «Водник».

Утром 17 февраля разыгралась трагедия: около 10.45 погиб портовый рабочий. При погрузке леса его левую ногу зажало бревно. Подоспевшие крановщики и водитель втроем подняли его. Как только рабочий вытащил ногу, штабель начал рассыпаться. Портовик побежал впереди катящихся бревен, которые догнали его и сбили с ног. От переломов ног и черепа тот мгновенно скончался.

12 апреля издан приказ о формировании трех оперативных групп для выгрузки судов в пунктах Корякского округа Усть-Тигиль, Усть-Палана, Усть-Пенжино. Каждая группа включала до восемнадцати портовых рабочих, несколько тракторов марки С-100 и бульдозеры, морские и речные катера, автомобильный или гусеничный кран, сухогрузные и наливные плашкоуты, тракторные тележки, сани-контейнеры, сварочный аппарат. Начальником экспедиции назначен В. Н. Ходаковский. Ему помогали два заместителя в ранге руководителей групп, пребывавшие в Усть-Тигиле (Ярах) и Усть-Пенжино. В прошлом 1964 г. В. Н. Ходаковский за отличную организацию работ был награжден почетной грамотой Пенжинского райкома и райисполкома, его заместителей В. А. Ермакова и Н. Ф. Шевченко отметили премиями.

Экспедиция в Усть-Палане. Перенос подъема с плашкоута на берег краном

1965 г. стал для Петропавловска юбилейным: старейший город Дальнего Востока отмечал 225-летие со дня основания. Возникший как форпост России на Тихом океане, долгое время представлявший собой небольшое поселение, называвшееся городом только из-за статуса «столицы» огромного края, к 1965 г. он превратился в современный экономический, научный и культурный центр Камчатской области. Петропавловск населяли свыше ста двадцати тысяч жителей. Здесь действовали 44 дневных и 16 вечерних школ, шесть средних специальных учебных заведений, педагогический институт, филиал Дальрыбвтуза, три профессиональных училища, школа усовершенствования кадров командного плавсостава. В них обучались сорок тысяч человек, то есть каждый третий горожанин. Петропавловск имел и серьезную научную базу: Институт вулканологии, Камчатское отделение ТИНРО, два проектных института. Сеть учреждений культуры включала драматический театр, шесть широкоэкранных кинотеатров, два Дома офицеров, десятки клубов и библиотек, филармонию. Уже несколько лет в городе действовал телецентр. Общественный транспорт был представлен автобусным и таксомоторным парками. Петропавловск получил централизованное энергоснабжение, для его дальнейшего развития впервые разработали и начали реализовывать генеральный план. Начиналось крупнопанельное домостроение.

Камчатское управление морского флота Дальневосточного пароходства являлось одним из крупнейших предприятий города. За время от создания в 1949 г. до юбилейного 1965 г. оно увеличило тоннаж в четыре с половиной, а грузоперевозки — почти в десять раз. Экипажи девяти судов управления носили почетное звание «Коллектив коммунистического труда». Труд моряков и портовиков во многом способствовал экономическому и культурному расцвету камчатской столицы.

В 1966 г. через порт прошли 1 552,6 тыс. т грузов. В этом году за ударный труд государственные награды получили лучшие его работники: ордена «Знак Почета» — бригадир портовых рабочих В. П. Кузин, начальник порта С. Г. Несват и начальник грузового района Г. В. Харитонов, медали «За трудовую доблесть» — В. А. Галунин и крановщица А. П. Чернушкина.

Дальневосточное книжное издательство выпустило красочный плакат, рассказывавший об опыте работы лучшей бригады, возглавляемой Геннадием Степановичем Зибуковым. Всего лишь четыре года назад он, демобилизованный воин, пришел на работу в порт, а уже через год стал бригадиром. Четыре раза в течение 1966 г. его коллектив брал первые места в социалистическом соревновании и завоевывал переходящее Красное знамя. Бригаду Г. С. Зибукова составляли тринадцать человек, в основном, молодых парней. Все они могли управлять любыми механизмами.

На территории порта, 1965 г.

Открытие пионерлагеря «Спутник» в Паратунке. Знамя вручает председатель профкома Г. Ф. Припоров, ассистенты Г. В. Денисенко и Н. Р. Немец, 1965 г.

В этом году в порту, по-прежнему входившем в состав Камчатского управления морского флота, трудились в общей сложности 2 221 чел.

На 1967 г. план грузооборота был определен уже в 1 600 тыс. т. С ним также успешно справились, обработав 1 643,9 тыс. т. В течение года в порту побывали 682 судна. Плавсредства портофлота перевезли 433,5 тыс. пассажиров.

На предприятии трудилась двадцать одна бригада докеров: в первом районе — Зибукова, Меркулова, Талика, Журко, Крысюкевича, Крашенинникова, Горбешко, Коробоева, Кузина, Микулика, Стеценко, Предко, Федоровского, Павленко, Подлипалина, Шабунина, Васильева, Баранникова; во втором — Лукаса, Стародубцева и Пестуна. Более семидесяти портовиков в этом сезоне находились в портпунктах Корякии.

Члены бригады Г. С. Зибукова Ю. А. Павлов и Ю. Н. Поляков. 1966 г.

30 января 1967 г. вошло в строй подземное убежище при морском вокзале. 1 ноября началась эксплуатация автомобильной дороги шириной 6,5 и протяженностью 537 м, шедшей ко второму району на мыс Сигнальный. Дорожное полотно покрывал двадцатисантиметровый слой бетона. 29 декабря строители сдали склад генеральных грузов на причале № 6 площадью 7 200 кв. м. Его площадка занимала около трети района генгрузов, сократив территорию, на которой можно было размещать снимаемое с судов. С завершением этой стройки не только выросла площадь закрытых складов, но и стало удобнее работать.

17 июня произошел еще один несчастный случай со смертельным исходом с портовым рабочим, родившимся в 1911 г. На него упала стрела подъемного крана, причинившая перелом черепа и вызвавшая мгновенную смерть.

12 сентября заместитель начальника порта В. Силин через молодежную газету «Камчатский комсомолец» со словами: «Оставайтесь у нас, уверен: понравится!» обратился к воинам, чья срочная служба подходила к концу.

«…Коллектив портовых рабочих — это, в основном, воины, уволенные в запас. Почти все они стали специалистами. У нас можно приобрести многие специальности: водителя автопогрузчика, крановщика портальных и гусеничных кранов, судового лебедчика, транспортерщика, автослесаря, шофера, судового моториста, кочегара, матроса, судоводителя и другие. Ежегодно, без отрыва от производства, проводятся курсы по этим специальностям.

Работники нашего морского порта пользуются льготами, предусмотренными для жителей Крайнего Севера, — дополнительный отпуск восемнадцать дней, начисление 10 % к зарплате за год работы и другие. Бесплатный проезд на пассажирских судах ММФ по морям Советского Союза. Заработная плата выплачивается с коэффициентом 1,8 к ставкам первого пояса. Проезд в отпуск — раз в три года после двух лет работы — оплачивается в оба конца пути в любой район страны.

В этом году, имея разрешение ММФ СССР, администрация порта заключает с воинами, уходящими в запас, после демобилизации и поступившими на работу на наше предприятие, трудовые договоры сроком на два года. Заключившие эти договоры получают дополнительные материальные

преимущества: сто рублей единовременного пособия, ссуды на обзаведение до двухсот рублей, а также права на получение льгот… Принятые на работу размещаются в благоустроенные общежития.

Дорогие товарищи! Приезжайте к нам после окончания военной службы. Вас встретит самый радушный прием. Добро пожаловать!»

На угольном причале

В октябре 1967 г. утвержден новый состав штаба народной дружины порта. Ее командиром назначили капитана теплохода портофлота «Лебедь» А. Шевеленко, начальником штаба — инженера Н. Павелко. В планы дружины входила активизация работы по предупреждению и искоренению различного рода нарушений и хулиганских проявлений в жилом массиве порта. Лозунгом дружины стали слова: «С каждым днем все жарче будет гореть земля под ногами тунеядцев, хулиганов и пьяниц». И она загорелась. За короткое время во время дежурств дружинники проверили паспортный режим в поселке, выявили несколько «злостных нарушителей», передав их в руки милиционеров. Особенно непримиримы они были к хулиганам и пьяницам, резко пресекая их поступки. Дела на отдельных лиц рассматривались на заседаниях цеховых комитетов и товарищеских судов. Такие меры воздействия отрезвили многих. Нарушителей порядка в общежитиях и на улицах микрорайона, действительно, стало меньше. Дружинники взяли шефство над пионерским кружком «Юный друг милиции», размещенным в бывшей детской комнате милиции. Подростки получили возможность заниматься в различных технических кружках, возглавляемых членами комитета ВЛКСМ и штаба дружины. Руководство «юными друзьями милиции» возложено на члена штаба дружины Лесневского. Между прочим, помимо морального удовлетворения от сделанного доброго дела, наиболее активные дружинники, уходящие в отпуск, получали дополнительно от трех до шести отпускных дней.

Весь 1967-й год в СССР прошел под лозунгами достойной встречи 50-летнего юбилея Советской власти, под которым понималась дата 7 ноября 1967 г. 1 ноября бригада портовых рабочих Николая Журко установила рекорд по выгрузке цемента. Из третьего трюма теплохода «Оленск» за смену она выгрузила 520 т! Такое в истории порта случилось впервые. «Юбилею Октября — новые рекорды!» — вот лозунг, под которым трудился этот небольшой коллектив.

По случаю предстоящего юбилея в «Камчатской правде» выступил бригадир комплексной бригады портовых рабочих Михаил Стеценко. Он поделился с читателями своими соображениями об изменении характера труда портовиков, произошедшем за послереволюционные годы, и о влиянии социалистического образа жизни на умонастроения зарубежных тружеников: «…Профессия — портовый рабочий — новая сама по себе. Мы уже не те грузчики, которых можно было видеть в портах России во времена молодости А. М. Горького. На вооружении у нас мощная техника. За день наша бригада перерабатывает до четырехсот тонн груза. А в горьковские времена такая же бригада не справилась бы и с третью этого. Так что ¨грузоподъемность¨ современного портового рабочего доходит до тридцати пяти тонн за смену.

Почти три четверти грузов перерабатывается комплексными бригадами. В них каждый рабочий — универсал. Он умеет обращаться и с краном, и с автопогрузчиком. Николай Ткачук, например, крановщик, первый в порту ударник коммунистического труда. Любая портовая техника ему знакома. Незаменимый он для бригады человек. Вот тебе и грузчик! Нет, для нашего времени "грузчик" — не то слово… Надо сказать, что бригада наша одна из первых в порту стала трудиться по-коммунистически. Тогда бригадиром у нас был А. Ткачев. Прошли годы. Из "стариков" в нашей бригаде осталось только двое: кто в отпуск уехал, кто в командировке. Пришли новые, молодые люди. И мы, "старики", стараемся, чтобы молодежь полюбила нашу профессию, передаем свой опыт…

Докеры, как еще называют людей нашей профессии, всегда шли в авангарде борьбы рабочего класса. И неспроста — на их труде держится экономика многих стран. Забастовали докеры Лондона — промышленность Англии была парализована. И капиталисты сдались, пошли на уступки рабочим. Недавно итальянские докеры отказались грузить бомбы на израильский корабль. Силу рабочего класса чувствуют империалисты. Когда Кубе угрожала интервенция, мы, докеры Советского Союза, тоже сказали свое веское слово. Так что камчатские докеры идут в ногу с пролетариатом всего мира…»

Про интервенцию, точнее, американскую блокаду Кубы, портовики знали не понаслышке: в начале 1960-х гг. суда Камчатского управления морского флота, базой которого являлся порт, принимали активное участие в ее прорыве. Здесь особо отличились моряки лайнера «Николаевск» под командованием капитана Г. Н. Клепикова, в 1962—1963 гг. выполнившие четыре сложных рейса к революционному острову.

В жизнь предприятий все шире входило такое понятие, как «научная организация труда», сокращенно НОТ. Заинтересовалась ею и молодежь порта. В декабре на комсомольском собрании, обсудив предновогодние заботы, молодые рабочие мехмастерских прослушали лекцию «Что такое НОТ». Докладывал старший инженер Николай Павелко. Вначале он рассказал об истории возникновения понятия, о первых ленинских наметках в этой области, сравнил назначение научной организации труда в странах социализма и капитала. Потом перешел к разделу «Роль НОТ в работе морского транспорта». Инженер пояснил суть деятельности портовой лаборатории НОТ, на цифрах пояснил экономический эффект ее от существования, рассказал о планах на будущий год. В качестве примера он рассмотрел труд слесаря и токаря и показал, как и на чем можно сэкономить рабочее время и энергию, а значит, поднять производительность труда и эффективность производства в целом. Его рассказ вызвал большой интерес, присутствующие задали много вопросов. Все остались довольны этой встречей.

Переноска ящиков

В 1967 г. экспедиция переработала в западных пунктах Корякии свыше сорока тысяч тонн, на девять тысяч больше, чем в прошлом году. При этом навигация прошла в более сжатые сроки. Руководили экспедицией начальник В. Н. Ходаковский и его заместитель Н. И. Пустовит. За отличную работу

почетными грамотами награждены: капитан БК-4 Н. А. Артеменко, портовые рабочие А. Г. Загороднюк, А. И. Волошин и А. Н. Черных, капитан БК-226 П. П. Сараев, старшина ПС-664 В. Г. Олишевский, старшина ПС-542 Е. Ф. Николаев, помощник механика БК-4 И. Г. Борисенко.

В юбилейном году организация работы экспедиции заметно улучшилась. Она пополнилась механизмами и служебно-вспомогательным флотом. В Ярах появился гусеничный кран, позволивший облегчить и ускорить весьма трудоемкую выгрузку плавсредств на берег. В 1967 г. плашкоуты между Усть-Тигилем и Ярами водили уже два речных буксира. В результате по сравнению с 1966 г. в Усть-Тигиль доставили почти вполовину больше снабжения, сократив стояночное время судов на четверть. Еще лучшие результаты получены в Усть-Палане после применения крана К-161 большей грузоподъемности и маневренности, а также двух тракторов. Усть-Пенжино получило на 15 % больше грузов.

Наладились взаимоотношения с клиентурой в мелких пунктах выгрузки (Рекинники, Лесная, Парень), полностью оправдало себя направление судов в эти пункты только из Петропавловска. Оно позволило значительно сократить трудовые затраты. Четкая работа радиостанций обеспечила постоянную оперативную связь между пунктами разгрузки судов и пароходством, что, естественно, улучшило организацию работ.

Существенным недостатком экспедиции было несовершенство системы ремонта перегрузочных механизмов и плавсредств. С окончанием завоза грузов не удавалось отбуксировать хотя бы большую их часть в Петропавловск из-за наступления к этому сроку неблагоприятной погоды. В ходе же навигации обеспечить качественный ремонт на местах пока не было возможности. Как один из выходов из сложившейся ситуации предлагалось создать в порту резерв исправных плавсредств и механизмов. Во время навигации их можно было обменивать на вышедшие из строя и оставленные в округе на зимовку, а ремонтировать зимой на пароходском заводе.

Экспедиция. Разгрузка на рейде. Снятие с судна мешкового груза на плашкоут

Коллектив порта на 1 января 1968 г. насчитывал 2 230 чел. В различных службах и отделах предприятия (включая детские сады) трудились 546 женщин. Они составляли большинство в складской группе, детских учреждениях, ТЭК. Много их работало в стройконторе, ЖКО, на морвокзале. В управлении порта трудились 29 женщин, половина всех здешних сотрудников. Важные отделы возглавляли: А. М. Баширова — коммерческий, А. П. Харитонова — плановый, В. И. Ряст — финансовый. Со школьной скамьи пришла в порт Л. Ф. Зайченко. Здесь она прошла путь от

хронометражиста до инженера отдела труда и зарплаты, заочно окончила институт. Росли не только ее квалификация, но и политический уровень. Она вступила в КПСС, была избрана в состав цехового партбюро. Успешно завершила учебу в институте и возвратилась на родное предприятие стипендиат порта К. А. Якимова.

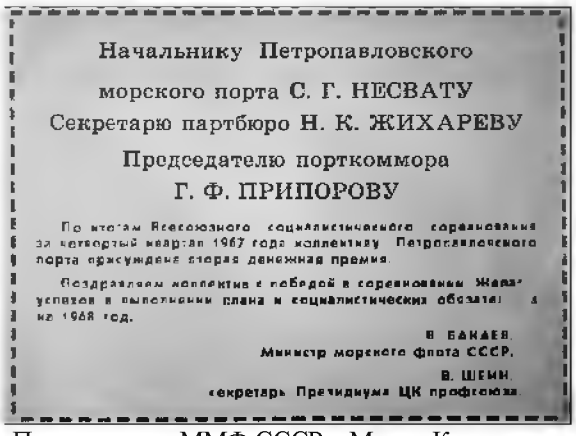
В рядах партийной организации пребывали более двадцати женщин. О. И. Симонову, трудившуюся семнадцатый год, отметили правительственной наградой, неоднократно избирали в состав партбюро. Г. В. Материкина не только добросовестно выполняла служебные обязанности, но и успешно вела работу секретаря парторганизации управления. Заслуженным уважением и авторитетом пользовались А. Г. Ерошенко, Л. И. Жихарева, Л. В. Белинская, ветераны Великой Отечественной войны бухгалтер ЖКО Валентина Павловна Виноградова, шофер автобазы Евгения Адамовна Журавлева, воспитатель детсада Валентина Александровна Дильдина, работница ТЭК Е. К. Будник, кочегар ЖКО А. Н. Валяева и другие. Достойными избранницами коллектива — депутатами местных Советов — стали крановщик-механик Л. П. Чернушина, маляр З. П. Пискунова.

Много лет трудилась и еще один очень уважаемый человек — Лидия Ивановна Хорошунова, тоже участник войны, закончившая ее в Берлине. Семь лет она слесарила, а потом освоила портальный кран. Избиралась депутатом городского Совета, членом месткома профсоюза. С годами на кране работать стало тяжеловато, и она стала инструментальщицей, но только служебными обязанностями не ограничивалась: по поручению здравпункта следила за цеховыми аптечками, чтобы в них было все необходимое для оказания первой помощи. Рядом работал ее муж Матвей Павлович. Здесь, в механизации, они некогда сыграли свадьбу, и уже не представляли себя вне родного коллектива.

В 1968 г. порт соревновался за присвоение ему почетного звания «Коллектив коммунистического труда». Так именоваться уже заслужили право три его подразделения и девять бригад. В общей сложности в них трудились двести портовиков. Еще три сотни являлись индивидуальными ударниками коммунистического труда.

Лучший пропагандист порта, парторг партиец «Ленинского призыва» 1924 г. В. М. Шильдяев

В феврале комсомольцы мехмастерской «образцово» встретили пятидесятилетний юбилей родной Советской Армии. В честь «несокрушимой и легендарной» они оформили «Уголок допризывника», приняли активное участие в комсомольско-молодежном кроссе, провели ряд спортивных состязаний.



Начальнику Петропавловского
морского порта С. Г. НЕСВАТУ
Секретарю партбюро Н. К. ЖИХАРЕВУ
Председателю порткоммора
Г. Ф. ПРИПОРОВУ

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за четвертый квартал 1967 года коллективу Петропавловского порта присуждена вторая денежная премия.

Поздравляем коллектив с победой в соревновании. Желаем успехов в выполнении плана и социалистических обязательств на 1968 год.

В. БАКАЕВ,
Министр морского флота СССР.
В. ШЕВИН,
секретарь Президиума ЦК профсоюза.

Поздравление ММФ СССР. «Моряк Камчатки», 27 февраля 1968 г.

В сентябре коллектив первого участка заступил на трудовую вахту в честь предстоящего 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. На обработке парохода «Михаил Кутузов» отличилась бригада П. Ф. Предко. Разгружая цемент, она перевыполнила норму в полтора раза. Бригада В. М. Шабунина на этом же судне дала 122 % производительности. При снятии труб и стали с теплохода «Отрадное» 16 сентября отлично действовал коллектив В. Н. Шлега, выгрузив 434 т и выполнив норму на 180 %. Недавно организованная бригада А. Л. Иванина, трудясь в трюме теплохода «Русь», справилась со сменной комплексной нормой на 195 %. Новый бригадир долго работал вместе с Шабуниным, у которого и перенял передовые приемы работы.

27 сентября порт справился с планом девяти месяцев и третьего квартала. Замечательно потрудились коллективы первого участка (начальник Г. В. Харитонов) и портофлота (начальник Б. П. Губанов). Лучшие показатели дала комплексная бригада В. М. Шабунина и бригада коммунистического труда Н. Е. Стародубцева. По итогам всесоюзного социалистического соревнования за третий квартал 1968 г. предприятие получило вторую денежную премию.

Завершается строительство элеватора

Темпы работ сдерживались некачественной загрузкой судов во Владивостоке. Зачастую контейнеры здесь укладывались в трюмах без прокладок, между ними имелись значительные пустоты, закладывавшиеся затем разными мелкими грузами. При подъеме контейнера они могли падать, создавая опасность травм для докеров. Снятые с судов тяжеловесные и габаритные грузы укладывали прямо на кордоне причалов. Одновременно по причалам сновали автомашины, шли люди, рисковавшие попасть под колеса. Грузы подолгу находились на причалах, при обработке очередного судна опасность травм еще более увеличивалась. Мешали находившиеся на территории порта ветхие склады конторы Торгмортранс, отдела снабжения КМП, которые следовало перебазировать, чтобы расширить крайне необходимое «жизненное пространство».

На разгрузке контейнеров

29 сентября портофлот выполнил свой годовой план по местным перевозкам. Отлично поработали экипажи РБТ-258 (капитан К. А. Белюрко), РБТ-71 (капитан Н. П. Горшунов), БК-5 (капитан В. В. Кокошко), пассажирского теплохода «Павел Бажов» (капитан Д. Г. Мандриков). Теплоходы портофлота «Рубин», «Бродский», «Бажов», «Базальт», «Чайка», «Лебедь» ходили по маршрутам Петропавловск — Рыбачий, Петропавловск — Приморский, Рыбачий — Богатыревка, ЖБФ — бухта Южная. Они перевезли 57 611 пассажиров. В качестве платы за билеты с них получены 36 424 руб. 60 коп.

Новый паром

В Ленинграде на Канонерском заводе построен паром «Капитан Беляев» для Петропавловского морского порта. Он будет перевозить пассажиров и грузы между населенными пунктами Авачинской бухты. Его грузоподъемность до 250 пассажиров и 5 автомашин ЗИС-151.

Паром этот — ледокольного типа. Он может работать в бухте и в зимнее время, что очень важно для продления его эксплуатационного времени.

В настоящее время ведутся работы по подготовке парома к ходовым испытаниям, решается вопрос о маршруте перегона.

В. ВЕРХУШКИН,
инженер службы портов пароходства.

НА СНИМКЕ: паром «Капитан Беляев».

Новый паром. «Моряк Камчатки», 17 сентября 1968 г.

Годовую программу и социалистические обязательства 1968 г. портовики завершили к 26 декабря. Они переработали 1 718 тыс. т против 1 697 тыс. плановых. «Лучшими портовым рабочими» КПМ за 1968 г. признаны Иван Павлович Егельский, Николай Васильевич Жиленков, Султан Галимазанович Махмутов, Александр Васильевич Пилопончук.

ДЕСЯТЬ лет назад пришел в Петропавловский морской торговый порт Иван Павлович Егельский. Как лучшего производственника и активного общественника портовики вторично выдвинули его кандидатом в депутаты горсовета по округу № 90

НА СНИМКЕ: И. П. Егельский

Фото В. ПАНФИЛОВА.

И. П. Егельский. «Моряк Камчатки», 11 марта 1969 г.

С 1 января 1968 г. порт перешел на новую систему планирования и экономического стимулирования, явившуюся составной частью «косыгинской», по имени тогдашнего председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина, реформы советской экономики. Успешная работа позволила выделить в фонд материального поощрения 774 тыс. руб. Годовое вознаграждение получили три четверти работавших. Его выплата производилась в виде «тринадцатой зарплаты», оказавшейся для многих очень весомой добавкой — до 705 руб., в то время как средняя зарплата портового рабочего в 1968 г. составила 289 руб.

В конце 1968 г. продолжалась засыпка песчано-гравийной смеси в тело строящегося причала № 6б.

В 1969 г. сменилось руководство порта: в должность начальника вступил Сергей Петрович Качайлов.

К концу этого года предприятие имело следующую механизацию: 24 портальных, 22 стреловых передвижных и один плавкран, 58 авто и шесть электропогрузчиков, семь специальных трюмных машин для штивки угля.

«Порт сдал… Порт принял…» С. Г. Несват передает дела С. П. Качайлову

Уже 1 ноября порт отрапортовал о выполнении заданий четырех лет пятилетки. Оставшиеся два месяца до конца года его коллектив работал уже в счет 1970 г. Он победил в социалистическом соревновании среди транспортных организаций Петропавловска, получив переходящее Красное знамя горкома КПСС и горисполкома.

При плане грузооборота на год 1 740 тыс. т фактически перевалили 1 897,1 тыс. т, то есть 109 %. Наибольший вес в грузообороте (29,2 %) составили сыпучие материалы, перевезенные портофлотом. Доля угля составила 21 %. За год обработали 686 судов, их оказалось на 56 меньше, чем в прошлом году, но выросло число крупнотоннажных сухогрузов. В среднем ежесуточно в порту хранилось до 25 тыс. т в закрытых складах и около 100 тыс. т на открытой территории.

Чтобы выполнить установленную норму одновременной обработки — четыре судна с генгрузами, из-за нехватки рабочей силы пришлось привлечь к разгрузке сотню практикантов — курсантов Одесского и Ленинградского мореходного училищ и экипажи судов, организовать бригады из работников управления и других хозяйств.

В мае на линию вышел полученный в прошлом году пассажирский паром «Капитан Беляев», до конца навигации перевезший 14,4 тыс. т грузов и 99,1 тыс. пассажиров.

В июле на собрании порта коммунисты обсуждали итоги международного совещания коммунистических и рабочих партий. С докладом выступил секретарь парткома Н. К. Жихарев. В обсуждении услышанного участвовали начальник порта С. П. Качайлов, его заместитель В. А. Силин, старший инженер коммерческого отдела Б. Н. Островский, начальник портофлота Б. Р. Жуликов и другие. Партийцы приняли резолюцию, одобряющую итоги совещания и деятельность на нем советской делегации.

Август оказался тяжелым для коллектива второго участка, трудившегося под девизом «Пятилетку — досрочно!» Не хватало специалистов, особенно крановщиков — многие ушли в отпуск или отбыли в экспедицию. И все же месячный план здесь был выполнен на 108 %. С опережением графика трудились и в сентябре. В этом была немалая заслуга опытных крановщиков Евгения Петровича Размятова, Геннадия Дмитриевича Паламарчука и Александра Александровича Деревягина, выполнявших комплексные нормы на 130 % и выше. Молодых, недавно прибывших в порт ребят, на разгрузку судов пока не ставили, используя на погрузке автомашин, перевалке угля. И все же суда не простаивали. Нередко опытные крановщики работали по две смены и в выходные дни. Они не только хорошо трудились сами, но и охотно делились опытом, передавая свои навыки молодежи. Не считались с личным временем, когда этого требовали интересы производства, и другие работники. У всех была одна цель — не допускать простоев флота, работы вести качественно и в срок.

Пропагандист В. Н. Кузнецов. 1969 г.

1 ноября, выгружая цемент из двух трюмов теплохода «Красноярск», бригада Георгия Игнатьевича Назарова дала за смену 837 т, перевыполнив задание более чем вдвое. 2 ноября этот же коллектив встал на разгрузку техники с теплохода «Орехов». С борта за смену сняли 920 т: автомашины, тракторы, бульдозеры. Бригада осталась на сверхурочную работу и выгрузила еще 540 т. За два дня она выполнила месячный план почти наполовину! Таких результатов в порту еще не было. Большой успех обеспечили крановщики Иван Иванович Пахомов и Николай Александрович Шатунов.

Бригада портовых рабочих, возглавляемая С. Астаховым, является одной из лучших в Петропавловском морском порту. Портовики самоотверженно трудятся и без отрыва от производства занимаются в учебных заведениях.
НА СНИМКЕ: члены бригады А. Банков и Гаврилевич, А. Паранько.
Фото А. ВЛАСОВА

Бригада С. Астахова. «Моряк Камчатки», 21 октября 1969 г.

23 декабря на выгрузке цемента с теплохода «Камчатский комсомолец» ударно действовала бригада Михаила Стеценко. В ночную смену бригадир так организовал работу, что за пять часов обеспечил выгрузку 140 т цемента в таре и 36 ковшей с россыпью. Особенно хорошо трудилось трюмное звено под руководством заместителя бригадира Станислава Сторожука. Приказом начальника первого участка все члены этого коллектива были премированы.

ЖКО порта содержал все жилье предприятий КМП. Его постоянные убытки покрывались перераспределением прибыли, остававшейся у предприятия после перехода на новую систему планирования и экономического стимулирования.

В 1969 г. годовое вознаграждение работников составило 9,5 коп. на каждый заработанный рубль. Среднемесячная зарплата портового рабочего выросла до 297 руб. Премии состояли из двух частей: выплачиваемой по фонду заработной платы и из фонда материального поощрения, образовавшегося за счет прибыли. Фонд позволял увеличивать премии, выплачиваемые по условиям, разработанным администрацией.

В конце 1969 г. вошли в строй три новых портальных крана «Альбрехт».

Шестнадцатый год он работает в Петропавловском морском порту. На его глазах рос и развивался порт, увеличивалась насыщенность его механизмами.

Росли люди порта. Рос и Василий Кузин. Он овладел многими смежными профессиями портового рабочего, сам стал руководителем коллектива.

Сейчас Василий Петрович Кузин — бригадир портовых рабочих. Работает его бригада отменно, постоянно выполняя и перевыполняя сменные задания.

В личном деле бригадира В. П. Кузина появляются новые строчки записей о премиях и благодарностях.

НА СНИМКЕ: Василий Петрович Кузин.

В. П. Кузин. «Моряк Камчатки», 25 мая 1969 г.

Заседавшая в Москве коллегия ММФ СССР рассмотрела вопрос о значительных непроизводительных простоях транспортного флота в Петропавловске. В декабре 1969 г. сюда для оказания помощи порту в улучшении его работы прибыла бригада сотрудников центрального аппарата министерства. На основе анализа производственно-финансовой деятельности предприятия они разработали меры по оптимизации обработки судов и созданию специализированных площадок для контейнерных грузов.

НА СНИМКЕ: Яков Кириллович Утробин — один из ветеранов Петропавловского морского порта. Он работает инженером ЖКО. Со своими обязанностями справляется хорошо. Является активным общественником. -

Я. К. Утробин. «Моряк Камчатки», 17 сентября 1968 г.

В начале 1970 г. институт «Дальморниипроект» завершил технико-экономическую проработку основных направлений развития портового хозяйства. ММФ СССР намечало расширить открытые складские площади за счет сноса некоторых цехов, склада Торгмортранса, построить новые механические мастерские, а также ввести в строй четыре жилых дома.

При долевом участии порта по планам Министерства хлебопродуктов и комбикормовой промышленности РСФСР в 1970 г. строился причал элеватора длиной 250 м. Для него Камчатскому морскому пароходству были выделены триста тонн металлического шпунта. Отсыпку территории порт вел собственными силами. После ввода в эксплуатацию сооружений элеватора, намечавшихся на 1972 г., этот причал можно было использовать для перевалки не только зерна, но и других грузов.

Главным событием в стране 1970 г. стал столетний юбилей «вождя мирового пролетариата». По этому случаю была учреждена специальная медаль — «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина» в двух вариантах: для военнослужащих и гражданских лиц. По всей стране шли массовые награждения. Новой наградой были отмечены и 245 портовиков.

Футбольная команда порта, 1969 г.

В феврале по случаю приближающегося столетия Ильича приняты повышенные социалистические обязательства: к 22 апреля, дню его рождения, коллектив обещал выполнить план четырех лет и пяти месяцев пятилетки.

«Пересмотрев ранее принятые социалистические обязательства, обязуемся выполнить пятилетний план к 7 ноября вместо 25 ноября. 11 апреля провести коммунистический субботник, отработав один день на сэкономленном топливе. Выполнить годовой план переработки грузов к 28 декабря, до конца года переработать сверх плана 10 тыс. т. Годовой план местных перевозок грузов выполнить к 5 декабря и перевезти сверх плана 25 тыс. т. Повысить выработку на одного работника, занятого на погрузочно-разгрузочных работах, против плана на 1,15 %. Снизить себестоимость переработки физической тонны груза на 0,5 %. За счет выполнения комплекса мероприятий по улучшению организации труда, внедрению новой техники и технологии грузовых работ снизить непроизводительные простои судов в порту против 1969 г. на 24,3 %. Переработать сверх плана с применением универсальных площадок 50 тыс. т. Повысить уровень комплексной механизации против плана на 0,5 %. Добиться экономии топлива и электроэнергии по порту на 1 %. Повысить уровень рентабельности против плана на 0,5 %. От внедрения рационализаторских предложений получить экономический эффект в сумме 95 тыс. руб. Продолжать благоустройство и озеленение жилмассива и территории хозяйства порта: посадить 250 деревьев, 100 кустарников, 15 тыс. корней цветов, на площади 1 500 кв. м посеять травы, одерновать 1 500 кв. м откосов, отремонтировать 33 детские площадки. Оказывать всемерную помощь подшефному совхозу в подготовке и проведении полевых работ».

В августе были приняты еще одни, вновь повышенные, соцобязательства, теперь в честь приближающегося открытия XXIV съезда КПСС. На сей раз портовики обещали «выполнить годовой план переработки грузов к 25 декабря и до конца года переработать сверх плана 15 тыс. т; выполнить пятилетний план переработки грузов к 1 ноября. Годовой план местных перевозок грузов выполнить к 1 октября и перевезти сверх плана 30 тыс. т, а сверх пятилетнего плана — 180 тыс. т; досрочно выполнить план переработки грузов за январь и февраль 1971 г.; оказывать всемерную помощь подшефному совхозу в проведении полевых работ и вывозе груза из порта».

Учения по гражданской обороне. Санитарная дружина получает задание

20 мая заседал технический совет, подведший итоги смотра-конкурса на лучшее устройство по сбору и тарировке россыпи цемента. Как мы знаем, его разгрузка являлась наиболее тяжелым и хлопотным делом в ходе обработки судов. На конкурс было подано шесть предложений. Четыре отклонили из-за сложности конструкции и как не обеспечивавшие полной очистки воздуха от пыли и россыпи цемента от мусора. А вот предложение главного инженера В. Н. Кузнецова «Машина для тарировки россыпи цемента» было признано рационализаторским и требующим внедрения. Идею же помощника начальника порта по технике безопасности Н. М. Киселева следовало доработать в течение двух недель, после чего вернуть на рассмотрение. Техсовет отметил что, несмотря на положительные результаты «задачи, поставленные конкурсом, не решены. Ни в коей мере не снимается вопрос с тарировкой цемента». При этом он заключил, что «отдельные цеха порта не приняли участия в конкурсе».

Выступает начальник порта С. П. Качайлов, 1970 г.

Активно действовала группа «народного контроля» под председательством А. Тупикова. Ее задачей было под руководством партийной организации помогать администрации в устранении недостатков в хозяйственной деятельности. Группа, включавшая восемь цеховых отделений и один пост, состоявшая в общей сложности из 70 чел., привлекала к проверкам рабочих и служащих разных подразделений. За год прошли тридцать рейдов, в том числе шесть с участием штаба «комсомольского прожектора». Насколько действенной оказалась работа группы? Вполне. Народные контролеры обратили внимание на простои судов в ожидании грузовых операций, выработали предложения, на основании которых вышел приказ начальника порта.

Их волновала и задержка вывоза грузов. Они проверили 63 автомашины. Оказалось, что 16 вышли без простоев, а остальные потеряли до 30 часов по вине как порта, так и клиентуры. Для устранения недостатков в обработке автомашин по вине порта также был издан надлежащий приказ. А по вопросам несвоевременного вывоза грузов и их длительного хранения, а также задержки автомашин по вине клиентов в городской комитет народного контроля отправилось соответствующее письмо. Группа проверяла трудовую дисциплину, работу оперативного состава в ночное время, расстановку бригад и подготовку рабочих мест, соблюдение техники безопасности, экономию горюче-смазочных материалов… Отчет о ее работе рассматривался на заседании парткома КМП, указавшего администрации на выявленные недостатки.

В порту часто можно было видеть объявления о том, что при учебно-курсовом комбинате начинаются занятия на курсах крановщиков, водителей автопогрузчиков, слесарей. УКК работал уже четвертый год. Много сил затратили его работники на оборудование аудиторий и создание учебно-производственной базы. Комбинат располагал всем необходимым для теоретического обучения. Здесь можно было приобрести основные профессии, необходимые предприятию, а именно — портового рабочего 4-го класса, крановщика электрических портальных, дизель-электрических и пневмоколесных кранов, водителя автопогрузчика, слесаря-ремонтника, судового лебедчика и другие.

В 1970 г. курсы прошли 442 чел. Повысили квалификацию и приобрели вторые профессии 377, получили новую специальность 302 чел. На курсах по подготовке портовых рабочих занимались преимущественно демобилизованные воины. Завершили работу курсы по изучению новых портальных кранов «Альбрехт», судоводителей и механиков для портофлота. 15 августа начались занятия кочегаров для ЖКХ.

Общеобразовательный уровень работников порта рос с каждым годом. В школах рабочей молодежи и специальных учебных заведениях обучались 172 чел. В следующем году при УКК намечалось создать консультационный пункт по оказанию методической помощи учащимся вечерних школ.

В ленинском юбилейном году грузооборот перевалил двухмиллионную отметку. При плане 1 900 переработано 2 101,2 тыс. т, перевезено 605,5 тыс. пассажиров. По сравнению с прошлым годом более чем вдвое возросли переработка грузов по прямому варианту и использование готовых пакетов. Это свидетельствовало о совершенствовании технологии грузовых процессов.

Выполнение

ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАДАНИЙ БРИГАДАМИ ПОРТОВЫХ РАБОЧИХ ПЕТРОПАВЛОВСКОГО МОРСКОГО ПОРТА ЗА МАЙ 1970 Г.
(в процентах)

Фамилии бригадиров	Комплексная норма выработки	Индивидуальная норма выработки
Гаврилевич Н. П.	95	95
Талик А. С.	105	108
Журко Н. Н.	110	101
Нагибов В. Б.	83	82
Зибуков Г. С.	111	134
Кузнецов Ю. В.	102	100
Кузин В. П.	118	114
Меркулов А. А.	110	90
Назаров Г. И.	116	117
Дорошенко В. И.	100	116
Подликалин Н. П.	119	124
Жиленков Н. В.	84	92
Стеценко М. А.	115	114
Юшков В. Л.	108	117
Щербина А. И.	87	87
Федоровский В. И.	116	119
Крашенинников И. М.	130	116
Мищенко В. С.	95	94
Рудак П. И.	74	76
Предко П. Ф.	147	127
Свиридов Ю. Р.	97	102
Шабунин В. Л.	112	118
Цивенов В. И.	100	107
Монич А. Н.	104	115
Евдокимов З. К.	110	113
Балабанов А. Н.	179	172
Кононенко С. Н.	120	136
Пестун К. Ф.	108	127
Пленевский В. Б.	114	131
Лукас П. А.	132	147

ПРИМЕЧАНИЕ: Производительность труда портовых рабочих выражается выполнением комплексных и индивидуальных норм выработки.

«Моряк Камчатки», 20 июня 1970 г., № 51

В течение года завершилось сооружение гаража на пять автомашин, во втором районе установили осветительную мачту. Общая протяженность грузовых причалов в 1970 г. насчитывала 1 083 м. Вскоре ожидалось ее увеличение: шла засыпка грунта в тело строящегося причала № 11.

При плане на 1971 г. 2 130 т перевалено 2 204,1 тыс. Портофлот выполнил свое задание еще 24 августа. Он пополнился новым дизель-электрическим паромом «Капитан Несытов», названным в честь одного из первых судоводителей КМП. За год перевезно 592,5 тыс. пассажиров. Их число не возросло, хотя по Авачинской губе ходили уже два парома, а в прошлом году — один. Это еще раз подтверждало вывод о неэффективности эксплуатации двух таких судов на одной линии. Получен и новый морской буксир «Гейзер».

Здание портофлота

Численность коллектива портовиков, в среднем, составила 2 595 чел. Из 245 штатных должностей инженерно-технических работников 130 должны были занимать лица с высшим образованием. На деле же имелся всего 51 инженер. Техников насчитывалось 132, «практиков» — 76. «Из выше приведенного видно, что значительное число в настоящее время замещено еще работниками, не имеющими соответствующего специального образования. Практики, как правило, работают много лет, имеют большой практический опыт и занимаемой должности соответствуют. Необходимо отметить, что основной контингент замещения практиками должностей ИТР приходится на работников складской группы: начальников складов, заместителей и сменных заместителей». Практики вполне успешно работали и в достаточно высоких должностях: начальников цехов и участков, в том числе автобазы, портофлота, электрогруппы, ЖКО и прочих.

За год УКК подготовил 305 новых рабочих, в том числе 27 — путем индивидуального обучения, 312 чел. повысили квалификацию.

В середине января установила новый рекорд бригада коммунистического труда Г. С. Зибукова, сняв за смену с теплохода «Соболево» 475 т цемента. Этого коллектив добился благодаря слаженной работе всех его членов. Весомый вклад в общий успех внесли водители автопогрузчиков Мухаметгариев и Волошин.

Но это достижение продержалось недолго. Через три дня с этого же судна бригада коммунистического труда А. М. Крашенинникова выгрузила за смену уже 489 т, перевыполнив задание более чем вдвое. Здесь отлично потрудились И. М. Цыганов, С. С. Кочетов, В. И. Здрок. Высокое мастерство показал крановщик Михаил Карпенко.

Пример товарищей раззадорил другие коллективы. 19 января комсомольско-молодежная бригада Петра Каземирова на теплоходе «Кодино» обработала 500 т цемента. Этот успех, помимо докеров, также обеспечили водители автопогрузчиков Г. Иванов, Г. Надольный, крановщик А. Кияница. «Сейчас, как никогда, чувствуется высокий накал в работе портовиков. Это и понятно — ведь в марте открывается XXIV съезд КПСС. И коллектив первого погрузучастка стремится встретить его достойно».

Женщины-крановщицы

Всего две женщины-крановщицы работают в Петропавловском морском порту. Являясь членами комплексных бригад, они своим добросовестным трудом вносят немалый вклад в выполнение производственных заданий.

Двадцать лет работает в порту крановщица Любовь Петровна Чернушина. Отличную производственницу уважает коллектив. Выражением высокой оценки труда Любови Петровны служат награды Родины. Она награждена медалью «За трудовое отличие», значком «Почетному работнику ММФ».

Коммунисты партийной организации первого погрузучастка избрали ее членом партбюро участка.

Невелика трудовая биография в порту Людмилы Ковальчук. Четыре года назад она сменила специальность техника-океанолога на профессию крановщика и не жалеет об этом. Л. Ковальчук овладела всеми секретами своей, казалось бы, «нежеской» профессии. Помимо отличной работы Люда еще и отменная спортсменка — она член сборной нашего года по волейболу.

С. МИХАЙЛОВ

«Моряк Камчатки», 8 марта 1971 г.

Правда, затем в течение тринадцати суток (с 27 января по 9 февраля) грузовые работы почти остановились: более семисот портовых рабочих ликвидировали последствия нескольких друг за другом пришедших циклонов, принесших массу плотного и тяжелого снега.

Приближающееся открытие съезда партии стало очередной вешкой, обозначившей новые, как тогда говорили «трудовые горизонты». 25 февраля на первом участке прошло открытое партийное собрание. Обсуждали проект директив XXIV съезда КПСС по новому пятилетнему плану. «Портовики горячо одобрили проект, они отметили большую заботу Коммунистической партии и Советского правительства о развитии производительных сил страны, об улучшении материального благосостояния нашего народа». Собравшиеся отметили, что за завершающуюся восьмую пятилетку грузооборот увеличился почти вдвое, но порт нередко сдерживал обработку судов. Таким образом, к началу 1970-х гг. сложились все предпосылки к расширению и модернизации материально-технической базы предприятия. Поэтому бригадир портовых рабочих А. И. Щербина предложил включить в проект директив предложение об его расширении.

Неизвестно, услышал ли ЦК КПСС это предложение, но проект пятилетнего плана развития морского транспорта на 1971—1975 гг. действительно предусматривал строительство в Петропавловске специализированного причала для перегрузки контейнеров со складами и оборудованием. Пропускная способность этого комплекса должна была достигнуть 400 тыс. т в год.

4 мая 1971 г. указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся успехи в выполнении заданий пятилетнего плана звание «Герой Социалистического Труда» с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» было присвоено бригадиру портовых рабочих Николаю Ефимовичу Стародубцеву. Он стал единственным Героем Труда за всю историю портового хозяйства г. Петропавловска-Камчатского.

Герой Социалистического Труда
Н. Е. Стародубцев

В мае же коллегия ММФ СССР и президиум ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота за достижение в 1970 г. наивысших трудовых результатов присвоили звания «Лучший бригадир бригады портовых рабочих ММФ» Николаю Васильевичу Жиленкову и Николаю Ефимовичу Стародубцеву. «Лучшими портовыми рабочими ММФ» стали Султан Галимзанович Махмутов и Владимир Ефимович Цыган. Каждому из них полагалась премия в размере двухнедельного заработка, но не менее 50 руб.

В октябре, неся трудовую вахту по достойной встрече очередной, пятьдесят четвертой, годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, добилась рекордной выработки бригада В. С. Мищенко. За смену с теплохода «Палана» на плашкоут она перегрузила 650 т цемента, выполнив норму на 207 %. Столь высокая выработка была достигнута благодаря хорошей организации труда и применению передовой технологии. В этом славном деле отличились крановщик В. Серегин, а также В. Янчик, С. Соляр и другие.

Жизнь поставила перед коллективом ряд серьезнейших задач, решить которые своими силами ему было невозможно. Первая заключалась в нехватке кадров. Порт обслуживал почти три сотни клиентов, для урегулирования взаимоотношений с которыми недоставало «коммерсантов» — работников коммерческого отдела, а также плановиков, финансистов, юристов. Не хватало и строителей для содержания в рабочем состоянии всех гидротехнических сооружений, бытовых и служебных помещений, складов, дорог, подкрановых путей, причальных линий и швартовых устройств. Ремонтно-строительный участок не обеспечивал капитальных работ на производственных объектах.

Второй сложностью оставалось хранение прибывших грузов. Данные 1970 г. показывали, что в среднем в сутки с судов снимали 2 400, а клиентура вывозила только 2 300 т. Это означало, что к концу года в порту могло «осесть» тридцать шесть тысяч тонн. Хранить их было негде. Прибывавшие суда бездействовали, а штрафы за их простой росли. Порой не помогал и «весьма нелюбезный обмен радиограммами с управлениями пароходства и даже ММФ».

Переполнение территории способствовало возникновению третьей сложности: с обеспечением сохранности грузов. Наблюдались случаи вскрытия контейнеров, факты выдачи прибывшего не тому клиенту, потери нужных мест. Склады были забиты «более чем до отказа», грузами заложена проезжая часть. В таком беспрерывном и переполненном потоке вести строгий учет было сложно. Достать из-под низа штабеля необходимый ящик, пакет, мешок или комплект груза тоже. Для этого требовались время, люди и механизмы. Но их еще можно было найти, а вот где было взять хотя бы клочок свободной площади для перекладки? Но задерживать суда под разгрузкой было нельзя. Значит, приходилось ставить груз «куда-нибудь». А это вызывало спешку и неаккуратность, в свою очередь становившихся причинами коммерческого брака.

После снегопада и оттепели, 1971 г.

Очень осложнял деятельность порта завоз снабжения в Корякский национальный округ, достигший в 1971 г. уже почти шестидесяти тысяч тонн. Теперь в округ на несколько месяцев отправлялись около двухсот человек, девять тракторов, шесть кранов, девять катеров, два десятка плашкоутов, три радиостанции. Их снимали с различных участков, причем в момент наступления периода летних отпусков. Во время работы «экспедиции» случалось всякое, приходилось отзывать людей, вывозить

поврежденную технику. В конце навигации большая часть последней уже отправлялась в Петропавловск на ремонт. Механические мастерские зимой тратили на ее восстановление значительную часть своих возможностей, отвлекаясь от ремонта портовых механизмов. Часть людей, вернувшихся из округа, уходили в отгулы и опять не принимали участия в производственных процессах.

Секретарь парткома порта С. Исаев, всесторонне обдумав сложившееся положение, в сентябре 1971 г. предлагал из него следующие выходы. Первым, по его мнению, следовало решить вопрос о вывозе груза. С учетом того, что около семидесяти клиентов получали цемент и около шестидесяти — лес, можно было создать специализированные цементную и лесную базы по образцу имевшейся металлической, построить для них специализированный причал. При уменьшении же потока цемента и леса его можно было использовать для контейнеров. При этом решалось сразу несколько вопросов: ускорялась обработка флота, повышалась производительность труда, оборачиваемость судов и складской площади. Этим причал окупал себя за короткое время. К тому же из центра города убирался источник цементной пыли, с вокзальной площади — контейнеры, а сама площадь становилась красивой и удобной. На всех местах разгрузки в округе — в Тигиле, Палане и Пенжино следовало организовать портпункты, или на судах, везших туда груз, иметь две-три самоходные баржи типа «Север» с экипажами. Так уже делали моряки Дальневосточного морского пароходства. Можно было привлечь к выгрузке и экипажи самих судов. И в этом, и в другом случаях расходы по завозу груза на Север могли обойтись гораздо дешевле.

Территория порта. Начало весны 1971 г.

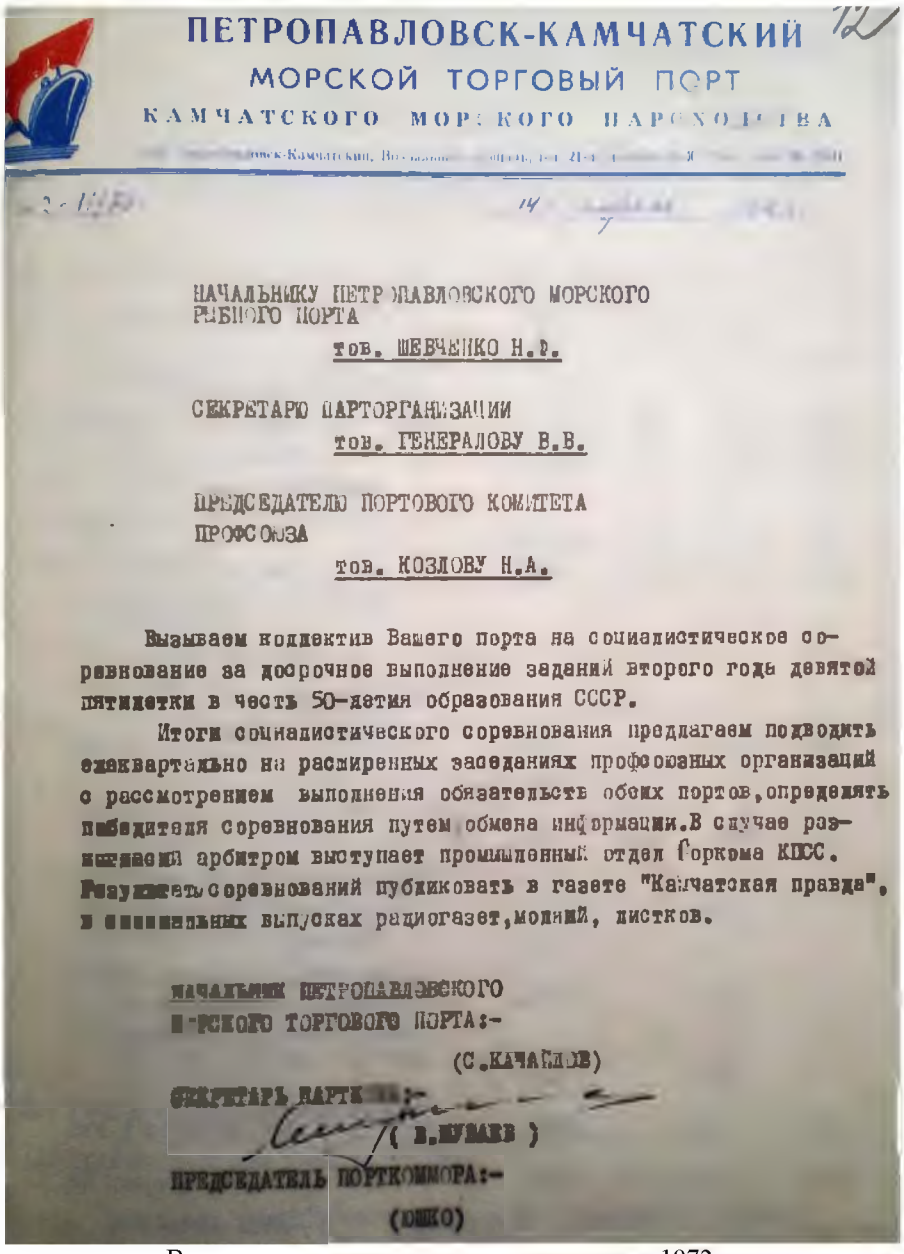
Несмотря на то, что вскоре был создан специальный отдел из пяти человек, решавший вопросы вывоза, все же убытки от его несвоевременности оставались значительны. Штрафы за это зачастую не давали желаемых результатов. Так, за девять месяцев 1971 г. клиентура уплатила их свыше 640 тыс. руб., а за одиннадцать месяцев с нее за хранение грузов взыскали более трех миллионов, в том числе в трехкратном размере за хранение свыше пятнадцати суток — 820 тыс.

Особенно неблагополучное положение дел с вывозом груза сложилось в ноябре и декабре 1971 г. Так, в ноябре ежесуточно с судов выгружали 2 794, а грузополучатели забирали только 2 456 т. Действительно, как и предполагал С. Исаев, к середине декабря 1971 г. в порту скопилось 35 тыс. т. Кроме того, на рейде в ожидании выгрузки около месяца стояли десять судов с еще двумя десятками тысяч тонн. В основном все прибывшее требовало открытого хранения. Подобного катастрофического положения с обработкой судов и вывозом доставленного в истории предприятия еще не было. Областной комитет народного контроля совместно с облисполкомом провели совещание всех грузополучателей города, наметив сроки по ускоренному освобождению территории порта и обработке судов, простаивавших на рейде. Решили вывозить груз в две смены.

В 1972 г. при плане 2 200 перевалено 2 304,3 тыс. т грузов и обработано 729 судов. Портофлот перевез 534,8 тыс. пассажиров. Особенностью Петропавловского порта, отличавшей его от других портов ММФ СССР, было то, что основная часть прибывавших грузов (около 90 %) оседала непосредственно в нем, и лишь десятая часть отправлялась на побережье Камчатки морем. Весь груз вывозился только автотранспортом клиентуры и АвтоТЭК. Среднесуточный вывоз в 1972 г. составлял

2 400, а выгрузка с судов — 3 080 т. В этом году началась обработка крупнотоннажных (двадцатифутовых) контейнеров.

Порт был разделен на два района (участка). Первый специализировался на перевалке генеральных и частично лесных грузов, а также обслуживал пассажирские суда. Он же добывал песок и гравий в Авачинской губе гусеничными кранами, установленными на плавсредствах. В районе имелось семь причалов, из них два пассажирских по обслуживанию местных пассажирских линий и пять грузовых общей длиной 780 м, пять складов общей площадью 28 тыс. кв. м, часть которых использовалась под гараж автопогрузчиков и как склад службы снабжения КМП, порта и Торгмортранса. Открытая складская площадь насчитывала 27,8 тыс. кв. м. Район имел 20 портальных и 11 «катучих» кранов, 66 авто- и пять электропогрузчиков. Здесь, в среднем, трудились 980 чел., из них 650 портовых рабочих. Второй район перерабатывал навалочные грузы и металлолом, а с ноября по май — лес. Он располагал тремя причалами протяженностью 296 м и 16,6 тыс. кв. м открытой складской площади. Крытых складов здесь не было. Район обслуживали девять портальных и три гусеничных крана. Здесь трудились 105 чел., из них 60 портовых рабочих. Кроме этого, оба района обеспечивали экспедицию КНО, куда отправлялись более сотни портовых рабочих и 130 чел. плавсостава портофлота.



ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ
МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ
КАМЧАТСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

НАЧАЛЬНИКУ ПЕТРОПАВЛОВСКОГО МОРСКОГО РЫБНОГО ПОРТА
тов. ШЕВЧЕНКО Н.Ф.

СЕКРЕТАРЮ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ
тов. ГЕНЕРАЛОВУ В.В.

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПОРТОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА
тов. КОЗЛОВУ Н.А.

Вызываем коллектив Вашего порта на социалистическое соревнование за досрочное выполнение заданий второго года девятой пятилетки в честь 50-летия образования СССР.

Итоги социалистического соревнования предлагаем подводить ежеквартально на расширенных заседаниях профсоюзных организаций с рассмотрением выполнения обязательств обеих портов, определять победителя соревнования путем обмена информации. В случае разногласий арбитром выступает промышленный отдел Горкома КПСС. Результаты соревнований публиковать в газете "Камчатская правда", в специальных выпусках радиогазет, молний, листков.

НАЧАЛЬНИК ПЕТРОПАВЛОВСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА:-
(С.КАЧАЙЛОВ)

СЕКРЕТАРЬ ПАРТКОМА:-
(В.ШУЛАЕВ)

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПОРТКОММОРА:-
(ЮШКО)

Вызов на социалистическое соревнование, 1972 г.

Весной в порту образовалась «пробка» из 13 судов. Ее причина — мартовская непогода, не дававшая возможности вести разгрузку. Стихия бушевала с 6 по 13-е, а потом с 20 по 26-е число. Ликвидация «пробки» растянулась до 22 апреля. А всего из-за метеопричин в первом полугодии 1972 г. было потеряно 39 календарных суток.

3 апреля состоялся финал, выявивший победителя в длившихся более полутора месяцев соревнованиях по шашкам и шахматам на первенство первого участка среди бригад портовых рабочих. Участвовали в этих интересных состязаниях 28 коллективов. Победа в нелегкой борьбе досталась дружной команде, представлявшей бригаду Анатолия Кезина. Ее составили Геннадий Костылев, Марат Молоков, Николай Лохов, Анатолий Новицкий, а возглавил сам бригадир. Второе и третье места заняли команды, выставленные бригадами Георгия Назарова и Николая Жиленкова. А вообще-то множество работников первого участка дружили со спортом и принимали самое активное участие во всех соревнованиях, будь то портовские, городские или областные. Многие ребята успешно защищали честь предприятия в составе сборных команд порта, Добровольного спортивного общества «Водник», города, области. Всей спортивной общественности Камчатки давно были известны имена борцов Александра Иванова и Алексея Тарнавского, баскетболистов Евгения Рыжова, Николая Жалова, Виктора Демьяненко, волейболистов Виктора Лукина, Евгения Трифанова, легкоатлетов Николая Шагинова, Геннадия Катунина и многих других. Их пример показывал, что спорт очень помогает в нелегком труде, учебе и жизни.

10 лет работает в Петропавловском морском порту крановщик Николай Степанович Максимов. Высококлассный специалист, один из активных общественников.

Коммунист Максимов член товарищеского суда и член народной дружины. Большую работу проводит он и деле укрепления трудовой дисциплины в коллективе бригады портовых рабочих.

Шахматист перворазрядник, член сборной ДСО «Водник» по шахматам.

За успехи в труде Н. С. Максимов имеет 12 поощрений, награжден Юбилейной Ленинской медалью «За доблестный труд».

Его имя занесено на Доску Почета порта.

С. МИХАЙЛОВ

Крановщик Н. С. Максимов. «Моряк Камчатки», 19 сентября 1972 г.

В начале июня прошла техническая конференция. Одной из ее злободневных тем стало дальнейшее внедрение оптимального режима обработки флота. Этому могло помочь более широкое внедрение перевозки мешковых грузов в пакетах на строп-контейнерах и универсальных площадках. Один из типов пакетов использовался на линии Владивосток — Петропавловск. В прошлом году так перевезли 7 338 т мешков с зерном и 8 000 т цемента в бумажной таре.

До начала пакетных перевозок цемента в бумажных мешках на его обработку затрачивались большие людские ресурсы. В результате порчи мешков из-за многократных перегрузок в трюмах рассыпалась значительная часть содержимого. В отдельные годы порт повторно тарировал до 6 тыс. т цемента. Пыль в трюмах «стояла столбом», ее концентрация в воздухе значительно превышала предельно допустимые нормы. Суда с цементом разгружались медленно. Производительность труда бригад, особенно на окончании выгрузки, из-за ручной зачистки снижалась вполовину.

Новый способ показал хорошие результаты: россыпь не превышала 2 %, запыленность укладывалась в норму, сократилось количество портовых рабочих из трюмных звеньев, а производительность труда выросла от 45 до 75 %. Но, несмотря на внедрение строп-контейнеров, клиенты продолжали расформировывать пакеты в порту после получения. Теперь требовалось общими усилиями добиться их перевозки «до дверей получателя».

С 1946 года работает в механизации Петропавловского морского порта слесарь по ремонту гусеничных кранов Федор Парфилович Мельников.

Из 26 лет работы в порту Федор Парфилович 21 год работал крановщиком и только 5 лет назад в связи с ухудшением зрения перешел слесарем тех кранов, на которых трудился.

Более 20 поощрений записано в карточке тов. Мельникова. Родина по достоинству оценила труд ветерана. Федор Парфилович награжден орденом Трудового Красного Знамени, Ленинской юбилейной медалью «За доблестный труд». Он награжден значком «Почетному работнику морского флота».

Несмотря на пожилой возраст, Федор Парфилович не ищет легкой работы и передает свой богатый опыт молодежи.

Сейчас портрет одного из первых ударников коммунистического труда морского порта занесен на Доску почета.

С. МИХАЙЛОВ.

Слесарь Ф. П. Мельников. «Моряк Камчатки», 7 октября 1972 г.

Большие возможности открывало совершенствование технологии переработки бочек. Уже были внедрены торцевые бочковые захваты, повышавшие производительность труда, сократившие случаи травматизма. Сейчас дорабатывались опытные образцы более совершенного кулачкового захвата.

Порт уже получил разные виды захватов: штыревые для бочек, со сталкивателем для мешков, вилочные с боковым смещением, кантователь и боковые для автопогрузчиков. Их внедрение должно было облегчить труд докеров, повысить уровень комплексной механизации и сохранность грузов.

Более 15 лет в Петропавловском морском порту трудится бригадир портовых рабочих Александр Николаевич Лайша. Ему одному из первых в порту было присвоено звание ударника коммунистического труда. А в марте с. г. за высокие производственные показатели и хорошую трудовую дисциплину бригада тов. Лайши удостоена звания коммунистического труда.

Бригада тов. Лайши всегда в творческом поиске. В прошлом году она выступила с инициативой пятилетку — в четыре с половиной года, а в начале этого года явилась инициатором социалистического соревнования с бригадой Г. Г. Подгузова из Усть-Камчатского порта.

За время работы в порту А. Н. Лайша имеет 15 поощрений, неоднократно награждался Почетными грамотами порта и пароходства. В настоящее время его портрет — на Доске почета.

С. МИХАЙЛОВ

Бригадир А. Н. Лайша. «Моряк Камчатки», 21 октября 1972 г.

11 сентября в должность начальника порта вступил Юрий Павлович Терешин. Главным инженером в это время был Р. Ф. Баширов.

Юрий Павлович Терешин

2 октября начались занятия в системе политучебы. В советское время этой форме идеологической работы в среде трудящихся придавалось очень большое значение. Считалось, что так наиболее эффективно можно управлять мировоззрением населения. Политучеба охватывала подавляющее число служащих и значительную часть простых тружеников. В порту действовали две школы основ экономики и управления производством, школа основ экономических знаний первого года обучения и две таких же второго года обучения, три школы основ марксизма-ленинизма, где изучалась работа В. И. Ленина «Очередные задачи советской власти». Одна школа основ марксизма-ленинизма знакомила слушателей с политэкономией капитализма. Кроме них, действовали пять школ коммунистического труда и одна комсомольская. Несмотря на разную тематическую направленность школ их первое занятие было общим: «Образование СССР — продолжение дела Великого Октября». Тема была вполне актуальна — 22 декабря исполнялось полвека с момента создания Союза. Из 275 членов КПСС, трудившихся в порту, в сети партпросвещения занимались 133 чел., 41 коммунист являлся пропагандистом, 33 партийца учились в школах коммунистического труда.

Новый причал № 11. Декабрь 1972 г.

Численность работающих в 1972 г. составляла 2 600 чел., в том числе 761 женщину. Предприятие испытывало острую нехватку жилья: за 1966—1970 гг. ему выделили всего 96 квартир. В очереди на их получение стояли 580 чел., из которых 150 вообще не имели никаких «метров».

Поступала новая техника. В 1971—1972 гг. были приобретены четыре портальных крана «Альбрехт», стоившие 886 тыс. руб., и два портальных крана «Альбатрос», за которые заплатили 749 тыс. руб. Пришел плавкран «Ганц», обошедшийся в 1 297 тыс. руб. Портофлот получил морской буксир «Вулкан» (1,085 млн руб.), десять плашкоутов, сухогрузные баржи «Восток», три речных катера и морские буксиры № 324 и 327. Все эти плавсредства требовались для расширения операций в КНО.

В 1972 г. введен в эксплуатацию причал № 11, строительство которого должно было завершиться еще в 1971 г. Продолжалось сооружение причала № 12 со сроком ввода в эксплуатацию осенью 1973 г.

План грузопереработки на 1973 г. в объеме 2 100 тыс. т был традиционно перевыполнен: фактически перевалили 2 321,3 тыс. т, обработав 691 судно. Продолжилось внедрение прогрессивных методов перевозки и переработки грузов в пакетах и контейнерах. Контейнерные перевозки достигли 235 тыс. т, что было на 56 % больше, чем в прошлом году. Если в 1972 г. через порт прошли первые 317 двадцатифутовых контейнеров, то в 1973 г. — уже 2 162. При их перевалке, по сравнению с универсальными железнодорожными, производительность труда увеличилась почти втрое. Стропконтейнеры ускоряли перевалку на четверть. Постепенно совершенствовалась технология снятия контейнеров с судов, погрузка на автомашины и их учет. Выгрузка шла по заранее составленным систематизированным люковым запискам с укладкой по клиентуре: отдельно для АвтоТЭК, домашние вещи, прочие клиенты. Это позволило организовать вывоз АвтоТЭК «узким фронтом» и частично освободить территорию. Механизированная обработка документов оперативного учета пока производилась за пределами порта — на машинно-счетной станции судоремонтного завода.

Одни из первых крупнотоннажных контейнеров. Теплоход «Парамушир», 12 декабря 1972 г.

Переход на оптимальный режим обработки флота, то есть в пределах установленных норм, позволил значительно сократить простои в ожидании причалов и более рационально использовать рабочую силу. Ускорению обработки судов с контейнерами способствовала организация спецсклада, расширение контейнерного склада за счет территории новых причалов № 11 и 12. Отчетные документы утверждали, что «контейнерная переработка повысила культуру погрузо-разгрузочных работ, повлияла на рост уровня комплексной механизации».

Пока ММФ СССР решало вопрос разработки проекта контейнерного терминала, перевалку контейнеров по временной схеме наладили в районе склада № 5. Здесь на универсальных контейнерах работали краны типа «Альбрехт», а на большегрузных — обновленный ветеран «Американ Хойст». В 1973 г. был завершен новый причал длиной 252 м, но пока на нем не были установлены механизмы.

В 1973 г. на линии Владивосток — Петропавловск ходил переоборудованный для перевозки цемента в пакетах теплоход «Кировсклес», обрабатывавшийся с минимальными затратами времени и сил. Два трюма обслуживала одна бригада, два портальных крана и три автопогрузчика. Бригада обеспечивала выгрузку одного трюма напрямую в автомашину клиента, содержимое второго шло на склад. Вошла в практику перевозка цемента Спасского завода для треста «Камчатскстрой» в стропконтейнерах «от дверей отправителя до дверей получателя». Теперь следовало убедить в преимуществах такой технологии других клиентов. Шли переговоры со Спасским заводом и Владивостокским портом об организации доставки цемента в «мягких контейнерах», вмещавших до трех «кубов». Эти емкости из

синтетического материала не боялись сырости и позволяли хранить доставленный цемент под открытым небом, упрощали вывоз из порта.

Портофлот в 1973 г. перевез 290,8 тыс. пассажиров при задании в 500 тыс. В этом году была освоена погрузка экспортного леса.

Открытие пионерского лагеря «Спутник» в Паратунке, 1973 г.

Питались портовики в столовой № 1 Торгмортранса, имевшей филиалы на мысе Сигнальном, в портофлоте и отряде АСПТР пароходства, она же обеспечивала работу буфетов в первом погрузрайоне и общежитиях. Кроме того, были организованы комплексные обеды в ресторане «Океан», а вот вопрос с диетическим питанием пока решен не был. «Обеспечение своевременного питания по пропускной способности столовой регулируется путем установления очередности приема пищи работниками различных цехов. Для обеспечения соблюдения очередности организованы дежурства по столовой, которые несут в соответствии с графиком работники порта». Пропускная способность столовой была увеличена за счет пристройки на 70 мест.

За истекшие годы девятой пятилетки значительно улучшилась организация соцсоревнования. Появились его новые формы: парное комплексных бригад с усть-камчатскими и владивостокскими докерами, движение за качественную переработку грузов, за работу без травматизма. Инициаторами движения за выполнение пятилетнего плана за четыре с половиной года выступили передовые бригадиры Зибуков, Назаров, Жиленков, Лайша, Крашенинников. Г. И. Назаров через газету «Моряк Камчатки» обратился ко всем коллективам порта с призывом взять встречные планы на 1974 г. и попросил увеличить задание его бригаде на 10 тыс. т.

По итогам социалистического соревнования в первом квартале прошлого года бригада портовых рабочих Петропавловского морского порта Георгия Игнатьевича Назарова признана лучшей в городе Петропавловске-Камчатском. Президиум Верховного Совета СССР за успехи, достигнутые в выполнении и перевыполнении планов 1973 года и принятых социалистических обязательств, наградил Георгия Игнатьевича Назарова орденом Трудового Красного Знамени.

НА СНИМКЕ: Г. И. Назаров и член его бригады Виталий Попель знакомятся с последними известиями.

Бригадир Г. И. Назаров и В. Попель. «Моряк Камчатки», 19 марта 1974 г.

Первомайскую колонну портовиков на традиционной демонстрации возглавлял коллектив прорабства О. Полуэктова, в состав которого входили бригады Жиленкова, Журко и Мищенко. Совсем недавно прорабство получило переходящее Красное знамя. Почетное право нести знамя порта во главе колонны было предоставлено бригадиру Н. В. Жиленкову.

16 июня на имя секретаря партбюро порта пришла радиограмма с борта парохода «Капитан Грицак», в которой экипаж благодарил коллектив второго погрузучастка, обработавшего судно за рекордно короткий срок. Всего за десять часов бригады коммунистического труда Н. Е. Стародубцева и П. А. Лукаса сняли 4 885 т угля.

15 сентября первым в порту выполнил годовое задание коллектив Василия Семеновича Мищенко.

12 октября порт доложил «наверх» о завершении программы трех лет пятилетки.

Тридцатилетие предприятия 23 октября 1973 г. было встречено весомыми трудовыми подарками. Бригада Геннадия Степановича Зибукова, называвшаяся «разведчиком будущего», работала уже в счет середины следующего года. По плану за два года и девять месяцев она должна была перевалить 101, а фактически сделала 126, 2 тыс. т.

Бригадир докеров-механизаторов
Г. С. Зибуков

На этот же период план в объеме 110 тыс. т имела бригада коммунистического труда Николая Васильевича Жиленкова. Она дала сверх плана 16,6 тыс. т и уже действовала в счет апреля 1974 г. В счет марта 1974 г. трудилась бригада Николая Ивановича Журко, давшая сверх плана трех лет пятилетки 9,2 тыс. т. Такой же результат показал и коллектив, руководимый бригадиром Александром Николаевичем Лайшей. В парном социалистическом соревновании комплексных бригад докеров первого участка участвовало восемнадцать коллективов. Первенствовала бригада Н. И. Журко, выполняя нормы на 122—128 %. Этот коллектив не допустил ни одного случая несохранности грузов, прогулов и нарушения дисциплины.

Для поощрения тружеников в 1973 г. были учреждены звания «Ветеран порта» и «Заслуженный ветеран порта». Получившим их работникам, кроме всеобщего уважения, полагался увеличенный размер годового вознаграждения.

В 1974 г. через порт прошли 2 567,8 тыс. т грузов, годовой план был выполнен на 110,7 %. Экспедиция переработала 71 тыс. т. Вывоз оставался на уровне 2 800 т в сутки, в выходные дни грузопоток приостанавливался, в результате чего «порт в первые дни недели работает не в полную силу». Хозяйство предприятия развивалось, но пока в нем по-прежнему не имелось гаража для автопогрузчиков, не хватало ремонтных боксов и бытовок для рабочих. Поступили и были установлены на новых причалах три портальных крана «Сокол» для переработки контейнеров и зерна.

Основной формой организации труда на грузовых работах являлись комплексные бригады общей численностью 648 чел. В 1974 г. в соответствии с постановлением ЦК КПСС и по опыту бригады Анатолия Барановского из Ильичевского порта («работать высокопроизводительно без травм и аварий») создано девять укрупненных бригад, которые в общей сложности насчитывали 274 чел. Работами в первом грузовом районе руководили постоянные группы инженеров-организаторов. В портофлоте внедрялось совмещение должностей палубной и машинной команд. В 1974 г. так трудились 36 чел. из числа плавсостава. Общая численность портовиков составила 2 837 чел.

Заслуженные ветераны порта: И. Ф. Муравьев, А. Э. Корж, Г. В. Харитонов, А. Д. Горохов, В. Г. Фалько, Д. Кирюшов, Ю. П. Терешин, А. Хведчук, В. В. Маковеев, В. И. Хоменко, Л. А. Кияшко, И. И. Пахолчук, М. С. Сучек, Г. Д. Бадербдинов, Е. Молчанова, С. П. Вашкин, В. В. Юшко, К. А. Якимова, Н. И. Яковенко

Для пополнения коллектива молодежью кадровики установили связь с воинскими частями Петропавловского гарнизона. Они встречались с уходящими в запас воинами, разъясняли им условия работы и организацию быта. В результате в коллектив влились 48 демобилизованных. Они пополнили, в основном, бригады докеров. «В то же время имеются большие трудности с подбором и укомплектованием кадрами по профессиям кочегаров, матросов, младшего обслуживающего персонала, особенно детских учреждений».

В январе 1974 г. опубликовано положение о ветеранах КМП. «…Звание вводится для повышения творческой активности работников пароходства и в знак признания заслуг рабочих, инженерно-технических работников и служащих перед своим предприятием и коллективом. »

Вскоре все средства массовой информации СССР опубликовали обращение ЦК КПСС к партии, ко всему советскому народу. Высший партийный орган призывал в 1974 г. «умножить трудовые усилия в борьбе за успешное претворение в жизнь решений XXIV съезда КПСС, еще шире развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение плановых заданий под лозунгом — дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами».

Во всех подразделениях порта это «слово партии» обсуждалось на собраниях и политзанятиях. С «огромным интересом и вниманием» знакомились с ним экипажи судов портофлота. «И везде после того, как было прочитано обращение, начинался разговор о том, какими конкретными делами ответить на призыв партии о досрочном выполнении четвертого, определяющего года пятилетки».

Выступая на собрании экипажа буксира-кантовщика «Вулкан», партгрупорг Назаренко заявил: «Сейчас мы примем все меры и приложим все усилия к тому, чтобы как можно быстрее и качественнее завершить ремонт судна. В этом ремонте непосредственное участие принимают все моряки. Мы постараемся работать так, чтобы в кратчайшие сроки наш "Вулкан" вошел в строй действующих судов и вел через льды Авачинской бухты транспортные суда, пришедшие в порт». Партгрупорг экипажа коммунистического труда буксира-кантовщика «Гейзер» Ларенко призвал весь экипаж работать так, чтобы ему было подтверждено высокое звание коллектива коммунистического труда.

Портофлот, как водится, принял на начавшийся четвертый, «определяющий», год пятилетки новые повышенные социалистические обязательства. Он обязался работать так, чтобы «годовой план выполнить к 5 декабря 1974 г., дать не менее 10 тыс. руб. сверхплановой прибыли, перевезти на местных перевозках сверх плана 20 тыс. т груза, разработать и внедрить в производство такое количество рационализаторских предложений, которое позволит получить экономический эффект в сумме не менее 25 тыс. руб.».

Буксир «Вулкан» на фоне лайнеров «Петропавловск», «Николаевск» и «Советский Союз» (из собрания О. Г. Таволжанского)

Подобные обязательства в ответ на обращение приняли все подразделения порта. Предприятие же в целом в рапорте Камчатскому обкому КПСС обещало, что «рабочие, инженерно-технические работники и служащие Петропавловского морского порта приложат все силы и знания для того, чтобы успешно выполнить социалистические обязательства 1974 г.». Попутно на соревнование были вызваны традиционные партнеры — коллективы Усть-Камчатского и Владивостокского портов.

В том, что обещанное будет успешно выполнено, сомневаться не приходилось: весь предшествующий опыт показывал, что люди трудились не за страх, а за совесть. Результаты же всегда оказывались отличными. Мартовским указом Президиума Верховного Совета СССР за успехи, достигнутые «в выполнении и перевыполнении планов 1973 г. и принятых социалистических обязательств» награждены: орденом Октябрьской революции — бригадир слесарей Валентин Александрович Мельников, орденом Трудового Красного Знамени — бригадир портовых рабочих Георгий Игнатьевич Назаров, орденом «Знак Почета» — портовый рабочий Геннадий Петрович Иванов, медалью «За трудовую доблесть» — диспетчер Юрий Семенович Ситько и старший механик морского буксира «Гейзер» Александр Кириллович Чеколаев, медалью «За трудовое отличие» — крановщица Валентина Ивановна Ерошкина.

Крановщик Геннадий Петрович Иванов

Крановщица Валентина Ивановна Ерошкина

Решением баскомфлота на Доску почета КМП занесены: портовый рабочий А. И. Кошелев, боцман парома «Капитан Беляев» А. Д. Крутовских, старший стивидор И. А. Капралов, бригадир слесарей В. А. Мельников. В Книгу трудовой славы пароходства вписаны: бригадир портовых рабочих Г. И. Назаров, машинист автохозяйства И. Ф. Муравьев, капитан портофлота В. А. Авдеев и бригадир наладчиков механизации М. Д. Журилов.

Доску почета порта украсили портреты водителя автопогрузчика И. В. Шило, слесаря-наладчика В. В. Шаврагина, старшего лоцмана П. П. Беспалова, моториста портофлота М. А. Калашникова, шофера автобазы Н. С. Мальцева, бригадира портовых рабочих В. С. Мищенко, бригадира маляров В. Сороки, повара В. Е. Горовец. Лучших производственников, как водится, занесли в Книгу почета. Ими стали: старший механик портофлота А. К. Чеколаев, портовый рабочий В. Д. Завгородний, сварщик мехмастерской Ю. Г. Мизинов, шофер автобазы А. Ф. Суворов.

В преддверии годовщины Октября решением Камчатского обкома ВЛКСМ старшему механику буксира-кантовщика «Вулкан» портофлота Николаю Сергеевичу Кофанову присвоено звание «Лучший наставник Камчатки».

Количество ударников коммунистического труда выросло до 723 чел. против 586 прошлогодних. Лучшей комплексной бригадой города в первом и третьем кварталах признана бригада Г. С. Зибукова, лучшим рабочим Петропавловска — крановщик Н. А.Ткачук.

В январе 1974 г. для поощрения тружеников правительство СССР учредило новые государственные награды: орден Трудовой Славы трех степеней и медаль «Ветеран труда».

Бригадир Г. И. Назаров за работой

В мае 1974 г. начались работы, а 31 октября 1974 г. вступило в строй бетонное покрытие и тыловые подкрановые пути переоборудовавшихся под приемку контейнеров новых причалов № 10, 11 и 12. Проектно-сметную документацию разработал институт «Союзморниипроект», а работы вело стройуправление № 458 треста «Камчатморгидрострой». Приспособление причалов для переработки контейнерных грузов по временной схеме завершилось 30 декабря 1975 г. На следующий день, 31 декабря 1975 г., под «занавес года», строители сдали портовикам склад грузов длительного хранения.

В 1975 г. при плане в 2 425, переработано 2 673,8 тыс. т., в том числе 75 тыс. т — в Корякии. Импортных грузов прошло 163,7 тыс. т, в том числе 21 — цемента и 24,6 — зерна. Обработано 698 судов. В свою очередь, на экспорт в Японию отправились 20 тыс. т металлолома и 13,3 тыс. т круглого леса. В связи с приспособлением причалов № 10—12 для переработки крупнотоннажных контейнеров увеличилось поступление грузов в них. За год порт получил 1,04 млн руб. сверхплановой прибыли.

В течение года продолжалось бетонирование причалов № 11 и 12, работы приняты 30 июня 1975 г., а 26 ноября 1975 г. сдан склад грузов длительного хранения площадью 296 кв. м. Переоборудование причалов № 10—12 продолжилось и далее.

По состоянию на 1 января 1975 г. портовый флот включал два парома вместимостью по 150 пассажиров, три теплохода на 80 чел. каждый, один рейдовый катер. Буксирный флот возглавлял «Вулкан» с машинами мощностью 2 300 л. с., имелись два буксира по 1 200 л. с. и 17 менее мощных, а также четыре самоходных баржи типа «Восток», лоцманский катер и бункеровщик, он же нефтемусоросборщик. Несамоходный флот включал три нефтеналивных баржи и два стотонных плашкоута, по одной водоналивной и сухогрузную баржи, 36 плашкоутов и два понтона.

Большую работу в Петропавловском морском порту выполняет экипаж буксирного катера «Гейзер». Он водит несамоходные плавсредства, помогает в швартовке транспортных судов. Руководит экипажем капитан Владимир Александрович Авдеев.

В том, что в целом коллектив портофлота досрочно справился со своим пятилетним заданием, есть немалый вклад и экипажа «Гейзера», который близок к выполнению своей пятилетки. Моряки катера прилагают усилия к тому, чтобы достойно встретить XXV съезд КПСС.

На снимке: буксирный катер «Гейзер».

Фото Е. КИРИЛЛОВА.

«Моряк Камчатки», 23 сентября 1975 г.

В состав порта входило множество вспомогательных хозяйств. Наиболее крупными из них были автобаза, механическая мастерская, ремонтная мастерская портофлота, база бункеровки жидким топливом на танкере «Серго», ремонтно-строительный участок, морской вокзал, ЖКХ и прочие мелкие.

22 января решением комитета профсоюза по итогам работы в 1974 г. на Доску почета порта занесены: столяр А. И. Бортащук, портовые рабочие В. И. Ведерников и В. М. Киба, шофер В. Г. Долгополов, матросы портофлота А. Д. Крутовских и А. В. Шилинов, бригадир слесарей М. Д. Журилов, слесарь А. С. Никифоров, инженер участка связи Л. В. Посмитная, старший дворник ЖКО З. И. Сейранова, тальман Л. Т. Сычугова. В Книгу почета вписаны: заместитель начальника морвокзала А. М. Виноградов, агент по розыску груза В. И. Зяблицкая, портовый рабочий В. И. Кабанов, слесарь-ремонтник В. К. Никитин, водители автопогрузчика В. В. Приходько и М. С. Сучек, комендант общежития № 2 М. И. Тураева.

Состоялось первое награждение недавно учрежденным орденом Трудовой славы. Его 3-я степень вручена крановщику передовой бригады докеров Г. И. Назарова Юрию Александровичу Померанцеву. Шестнадцать лет назад он проходил на Камчатке военную службу. Демобилизовавшись, пришел в порт. Еще на службе наблюдал работу портальных кранов и решил овладеть специальностью крановщика. Начинал же трудиться портовым рабочим. Сейчас Юрий Александрович владел многими профессиями: водитель автопогрузчика, лебедчик, крановщик, мог управлять всеми типами кранов, имевшихся на предприятии, нормы выработки выполнял на 115—120 %. Товарищи по бригаде отзывались о нем как о человеке с добрым и отзывчивым сердцем. Юрия Александровича отметили нагрудным знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 г.», в 1974 г. его имя занесли в Книгу трудовой славы КМП.

Вот такие люди, как Ю. А. Померанцев, и составляли ядро коллектива порта.

В стране все шире разворачивалось социалистическое соревнование под лозунгом «За достойную встречу XXV съезда КПСС». Следуя этому патриотическому почину, порт также решил отметить знаменательное событие в жизни «родной партии» новыми трудовыми успехами.

Заслуженный ветеран порта
Валентина Ивановна Зяблицкая

В августе, изучив ход выполнения ранее принятых обязательств — встречного плана на 1975 г. и пятилетки в целом, коллектив принял дополнительное обязательство: пятилетний план по грузопереработке выполнить к 20 сентября и дополнительно переработать сверх плана 600 тыс. т, план текущего года выполнить к 20 декабря, сверх пятилетнего плана перевезти портофлотом 240 тыс. т, получить сверхплановой прибыли 200 тыс. руб.

12 сентября в Красном уголке первого района было многолюдно. Здесь на митинг собрались представители всех подразделений. «Сегодня мы отмечаем знаменательное событие, — открыл митинг начальник порта Ю. П. Терешин. — 10 сентября мы завершили задание девятой пятилетки по основному показателю — грузопереработке и, таким образом, будем сто десять дней трудиться в счет десятой пятилетки… Благодаря внедрению оптимального режима обработки флота, контейнерных и пакетных перевозок, новых грузозахватных приспособлений значительно улучшилась обработка судов, повысилась производительность труда докеров, которая еще в 1974 г. достигла уровня, запланированного на конец пятилетки…»

«Радость одержанной победы наполняет не только ваши сердца, — приветствуя портовиков, заявил секретарь горкома КПСС Г. И. Галкин, — но и сердца всех тружеников города, как и вы, стремящихся внести свой весомый вклад в досрочное завершение заданий пятилетки, за достойную встречу XXV съезда КПСС…» Он вручил коллективу свидетельство о занесении в городскую Книгу почета.

От имени докеров слово взял бригадир Г. С. Зибуков: «Наша бригада свой пятилетний план выполнила 2 октября 1974 г. Тогда мы взяли обязательство дополнительно переработать 180 тыс. т. Переработано уже 120 тыс. Мы сделаем все, чтобы выполнить и свои обязательства».

Участники митинга подписали рапорт горкому партии с новыми социалистическими обязательствами, теми самыми, что перечислены выше.

В один из дней в начале октября на территории механизации царило оживление. Жирной белой чертой ее разграфили на три прямоугольника со сторонами шесть на девять метров. Каждый прямоульник — место действия водителя автопогрузчика, участника конкурса профессионального мастерства. На него заявились двадцать два, но теоретическую часть — экзамен — успешно прошли лишь четырнадцать желающих. Задача практической части: как можно быстрее перевезти поштучно пять деревянных площадок, сложенных у шестиметровой стороны прямоугольника, на противоположную сторону, а потом все вместе поставить на прежнее место. Тем временем судьи-механики Н. С. Кононенков и Л. Н. Тарнавский, проверив и оценив техническое состояние автопогрузчиков, вносят в них одинаковые неисправности. Водители должны их быстро найти и

устранить. Звучит команда «Старт!» Первая тройка конкурсантов вскрывает капоты, устраняет «поломки», садится в кабины, пускает моторы. Состязание началось… Среди молодых механизаторов победителем стал Владимир Козак, среди «асов» — Александр Иванович Меньков. Председатель порткоммора С. М. Цыбульков поздравил победителей, вручил им алые ленты чемпионов и ценные подарки. А еще их ждали главные призы — всем победителям этого необычного конкурса вручены новые автопогрузчики.

Зимний порт

Застрельщиком соцсоревнования в 1976 г. выступила бригада Г. И. Назарова, удостоенная звания «Имени XXV съезда КПСС». За трудовые победы она дважды (в первом и третьем квартале) признавалась лучшей бригадой города. А всему коллективу порта за год по итогам Всесоюзного соцсоревнования ММФ СССР дважды присваивались вторые премии, а по результатам состязания среди городских транспортных предприятий вручалось переходящее Красное знамя горкома КПСС.

Бригадир слесарей механизации
Л. Н. Тарнавский

В марте указом Президиума Верховного Совета СССР за «успехи, достигнутые в выполнении заданий девятой пятилетки и принятых социалистических обязательств», награждены: орденом Трудового Красного Знамени — бригадир докеров-механизаторов Геннадий Степанович Зибуков, орденом «Знак Почета» — начальник порта Юрий Павлович Терешин, орденом Трудовой славы 3-й степени — докер-механизатор Николай Аверкович Ткачук.

Задолго до того, как Валентин Георгиевич Щелчков стал портовым рабочим и бригадиром докеров, начал он трудиться в Петропавловском морском порту. Спортсмен, кандидат в мастера спорта, он был инструктором производственной гимнастики.

Пять лет назад Валентин Щелчков стал портовым рабочим, а спустя семь месяцев — бригадиром докеров.

Комсомольско-молодежная бригада, которой руководит Валентин Щелчков, досрочно выполнила задание девятой пятилетки и в отличном трудовом настрое начала трудиться в десятой пятилетке.

НА СНИМКЕ: В. Г. Щелчков.

Фото Александра МАЛЬЦЕВА.

Бригадир В. Г. Щелчков. «Моряк Камчатки», 13 января 1976 г.

В июне Камчатский облисполком за долголетний и добросовестный труд от имени Президиума Верховного Совета СССР наградил медалью «Ветеран труда» диспетчера Е. К. Будник, заместителя капитана порта Г. Г. Бережкова, рабочего Н. С. Карташова, старшего инженера управления порта В. И. Голубева, начальника грузового склада И. С. Кислова, начальника лаборатории НОТ П. К. Мельникова.

Бригада, которую возглавляет Владимир Галунин, — экспериментальная. Создана она в начале августа. Ее не случайно называют ученической бригадой, потому что ее члены постоянно стажируются, проходя практику слесарного дела, управления автокранами и непосредственно работу портовика.

Все члены этой бригады обязательно оканчивают курсы докеров при учебно-курсовом комбинате Петропавловского морского порта.

Опытный портовик, владеющий многими смежными профессиями, Владимир Александрович Галунин двадцать первый год работает в Петропавловском морском порту.

НА СНИМКЕ: В. А. Галунин.

Фото А. ВЛАСОВА.

Бригадир В. А. Галунин. «Моряк Камчатки», 31 августа 1976 г.

В годы девятой пятилетки на морском транспорте СССР возник новый метод обработки флота — бригадный подряд. Его инициатором явилась бригада докеров Корсаковского порта Г. В. Батюни. Суть метода заключалась в следующем. Бригада заключала с администрацией грузового района и порта годовой хозяйственный договор. Его пункты определяли основные плановые показатели: объем

переработки и ее себестоимость, производительность труда, среднюю численность, фонд зарплаты, сумму доходов, расходов и финансовый результат.

Бригада принимала на себя всю ответственность за стояночное время обрабатываемого ею флота. За каждый процент сокращения стояночного времени судов она получала премию в размере определенного процента от суммы зарплаты. Качество работ оценивалось по шкале: «отлично», «хорошо» и «удовлетворительно». При неудовлетворительной оценке премия не выплачивалась. При несоблюдении пунктов договора применялись финансовые санкции. Устранение дефектов загрузки, стоимость коммерческого брака, ремонт техники, сверхплановые простои судов, автомобилей по вине бригады оплачивались за ее счет.

Опыт работы корсаковских докеров показал свою высокую эффективность, позволяя без дополнительных материальных и трудовых затрат добиться резкого повышения производительности труда. В Петропавловском порту метод бригадного подряда применили на переработке навалочных грузов. Для этого укрупнили бригады: из четырех численностью по 12 чел. образовали две по 24. Бригадирами назначили Е. П. Размятова и Н. Е. Стародубцева.

Первые результаты появились к концу лета. Размятовцы обработали теплоход «Райчихинск» за одиннадцать часов, выгрузив 6 200 т угля. Это время оказалось рекордным для судов такого типа. До внедрения метода на это уходило до шестнадцати часов, то есть две смены.

Металлолом на Угольном

Всего за отличную работу и участие в общественной жизни в 1976 г. орденами и медалями награждены девять портовиков, знаком «Почетному работнику Морского флота» — двое, грамотами ММФ СССР — четверо. Семерых занесли в Книгу трудовой славы КМП, пятнадцать — в аналогичную порта, Доску почета пароходства украсили портреты шестерых, портовскую — семерых передовиков.

21 декабря 1976 г. был подписан акт приемки первой очереди распределительного пункта «Контейнер».

Годовой грузовой план 1977 г. был выполнен 28 ноября, а с учетом «встречного» — 9 декабря. Сверх него до конца года прошло еще 159,6 тыс. т. Портовики при плане 2 610 перегрузили 2 796,6 тыс. т, выполнив задание на 106,1 %. Они обработали 697 судов, все советские. Непрерывно росла доля грузов, доставленных в контейнерах. В 1977 г. количество перевезенного таким способом увеличилось по сравнению с прошлым годом на 34,2 тыс. т, в основном за счет отправки на побережье Камчатки и прибытия грузов в крупнотоннажных контейнерах. При этом причал № 10, на базе которого создавался комплекс по обработке специализированных судов, не эксплуатировался в связи с продолжавшимся строительством контейнерного участка. Здесь на новых перегружателях вели наладочные работы монтажники из Находки, им помогали готовить участок к пуску электрик В. И. Пархоменко, старший инженер Г. Н. Лысенко, другие специалисты. Технический парк участка пополнился не только перегружателями: пришли и были опробованы в работе два шведских контейнерных погрузчика, несколько малогабаритных бульдозеров для очистки снега. Совместными усилиями советских и английских специалистов в порту Восточном шла наладка механизмов новых автоконтейнеровозов

фирмы «Кларк». Эти машины готовились к отправке в Петропавловск. Для их приемки выехала бригада А. Т. Корявого.

В декабре 1977 г. завершилось длившееся год сооружение распределительного пункта «Контейнер», входившего в состав контейнерного участка № 1. В следующем 1978 г. этот участок должен был переработать сто тысяч тонн.

В 1977 г. порт обзавелся новой бункеровочной базой — танкером «Грозный», вмещавшим 12 150 т.

Первой годовое задание 7 сентября 1977 г. выполнила смена инженера-организатора Е. Н. Быкова, переработавшая 620 тыс. т. Лучшими бригадами года в ММФ СССР были признаны коллективы докеров, возглавляемые Е. П. Размятовым, В. С. Мищенко, М. А. Стаценко, Г. И. Назаровым и А. М. Крашенинниковым. Среди наиболее достойных портовиков назывались экипажи буксира «Восток» (капитан В. С. Истомин), парома «Капитан Несытов» (капитан А. И. Олейников), слесари П. Е. Кравченко, А. П. Гокин, складской работник П. У. Кабанова.

Бригада Е. П. Размятова — победитель Всесоюзного социалистического соревнования 1977 г.: В. И. Ронжин, Г. Д. Паламарчук, И. М. Борисов, Е. П. Размятов, Ю. В. Рудько, П. И. Нероба, Е. И. Баскин

Весь 1977 г. проходил в преддверии «всенародного юбилея — 60-летия Великого Октября». В сентябре первый район активно готовился к началу учебного года в школах коммунистического труда. Всего здесь намечалось развернуть тринадцать таких школ, восемь из которых создавались в бригадах А. Н. Лайши, Н. В. Жиленкова, В. Г. Щелчкова, В. С. Мищенко, Г. С. Зибукова, А. М. Крашенинникова, Г. И. Назарова, В. П. Кузина. Для проведения занятий в школах привлекались опытные организаторы: начальник района И. А. Капралов, его заместители Л. А. Кияшко и Н. И. Неженцев, специалисты В. И. Кучер, А. М. Грудина, Н. Г. Калугин.

Активно готовились к юбилею Страны Советов работники механической мастерской. Здесь прошло собрание цехового комитета, на котором подвели итоги работы. Первое место присудили станочному участку мастера В. В. Гуляева. Лучшей единогласно признали бригаду электриков Ю. Ф. Половинкина, особо отметили работу бригад А. Г. Соловьева и А. И. Костина. В индивидуальном соревновании между рабочими мастерской победителями стали слесарь А. Г. Немолот, медник В. В. Демидов, электрик Л. А. Бурдин, фрезеровщик В. И. Хорошев и водитель автопогрузчика В. П. Матюков. Званием «Лучший по профессии» отметили электросварщика Ю. Г. Мизинова, токаря А. С. Никифорова, слесаря-наладчика портальных кранов П. Е. Кравченко. Лучшими наставниками в 1977 г. цеховой комитет признал П. Е. Кравченко и А. И. Костина.

Грузовой план 1978 г. был выполнен 15 декабря, а задание трех лет пятилетки — к 23 октября 1978 г. Это стало подарком к 35-летию с момента организации порта. Численность его работников достигла 2 866 чел., из них 877 женщин. Среднемесячная зарплата берегового персонала составила 346, а плавсостава портофлота — 427 руб. Какова была покупательная способность тогдашних денег? Об этом можно судить по ценам на различные товары и услуги. Булка хлеба стоила от 18 до 28 коп., килограмм

мяса — 1 руб. 90 коп., килограмм свежей капусты в сезон уборки — 5 коп., килограмм сахара или пряников — 90 коп., еще непривычный цветной телевизор — 750 руб., авиабилет от Петропавловска до Москвы — 187 руб., кварплата за обычную «двушку» или «трешку» — от 15 до 26 руб. Киловатт-час электроэнергии обходился населению в две копейки. Мужской костюм, в зависимости от качества и изготовителя, стоил от 90 до 180 руб., а за большой дефицит тех времен — обычные теперешние «фирменные» джинсы, которые можно было купить только «с рук», нужно было выложить спекулянтам от 180 до 250 руб.

ПОЗДРАВЛЕНИЕ МИНИСТРА БРИГАДИРУ ПЕТРОПАВЛОВСКОГО МОРСКОГО ПОРТА А. Г. ПОДОЙНИЦЫНУ

МОСКВА. (По радио). От имени коллегии горячо поздравляем Вас, Алексей Георгиевич, с присуждением премии Ленинского комсомола за выдающиеся достижения в социалистическом соревновании по обеспечению эффективности грузоперевозок на основе внедрения передовой организации труда, совмещения профессий, высококачественного обслуживания техники, активного научно-технического творчества.

Желаю Вам лично, коллективу бригады дальнейших больших успехов в труде, в досрочном выполнении заданий второго года десятой пятилетки, достойной встрече 60-летия Великого Октября.

Т. ГУЖЕНКО,
министр морского флота СССР.

Бригадира поздравляет министр.
«Моряк Камчатки», 8 марта 1977 г.

Бригада слесарей-ремонтников мехмастерской Петра Егоровича Кравченко

Бригадир слесарей мехмастерской
Алексей Герасимович Соловьев

По состоянию на 1 января 1978 г. материально-техническая база порта включала:

— четыре перегрузочных комплекса для обслуживания транспортного флота;

— восемь основных причалов, из них пять для генгрузов, один лесной, один навалочный, один пассажирский общей протяженностью 1 333 м;

— три вспомогательных причала общей длиной 215 м;

— закрытые склады площадью 19 560 и открытые площадки в 69 690 кв. м.

Механизация состояла из 39 портальных и 26 передвижных кранов, 88 автомобильных и электропогрузчиков, 17 прочих перегрузочных машин и двух плавкранов.

Портовый флот перевозил грузы и пассажиров в пределах Авачинской губы, занимался работами в порту и с мая по ноябрь обслуживал «экспедицию». Он состоял из парома ледокольного типа, двух пассажирских теплоходов, способных принять по восемьдесят человек, пассажирского теплохода на сто восемьдесят мест, двух рейдовых катеров. В его составе трудились буксир «Вулкан» с машиной мощностью 2 300 л. с., два буксира мощностью 1 200 л. с, семь самоходных барж, лоцманский катер, бункеровщик, нефтемусоросборщик и 16 катеров малой мощности. Несамоходный флот составляли пятисоттонная баржа, четыре наливных баржи такой же емкости, 41 стотонный сухогрузный и пять стотонных наливных плашкоутов и бункеровочная база «Грозный», а также три понтона. Танкер «Грозный» в 1975 г. заменил бывшую бункеровочную базу — старый танкер «Серго». Позже появился танкер «Ельня», на обоих было установлено очистное оборудование, предотвращавшее загрязнение акватории губы нефтепродуктами.

Новый дизель-электрический паром порта «Авачинский» с двумя главными двигателями мощностью 3 000 л. с. мог принять 140 пассажиров и 14 груженых автомашин и перевозить их со скоростью более 13 узлов. Его корпус, пригодный для работы в битом льду, мог обеспечить доставку людей и грузов по акватории Авачинской губы в течение всего года. Возглавили экипаж парома капитан Ф. П. Акимов, его старший помощник Е. В. Тришкин и старший механик В. Д. Назаренко.

16 апреля паром начал долгий путь на Камчатку от причалов Рижского морского порта на буксире спасателя Балтийского пароходства «Юрий Лисянский». А за три с лишним месяца до этого боцман «Авачинского» Алексей Константинович Лущиков поднял над судном Государственный флаг СССР. Почти четыре месяца продолжалось плавание. Судно посетило английский порт Плимут, прошло Бискайский залив, заходило в испанскую Сеуту, проследовало через Суэцкий канал, побывало в Адене. За время плавания пришлось уходить от тропических циклонов с нежными женскими именами «Сара», «Сельма», «Ванда», выдержать шторм силой в одиннадцать баллов.

Плановое задание на 1978 г. в объеме 2 800 тыс. т портовики выполнили уже к 28 ноября. До конца года сверх установленного они переработали еще 109,8 тыс. т. Порт посетили 702 судна. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования предприятий ММФ СССР за первое полугодие он завоевал второе место и денежную премию.

В 1978 г. началась эксплуатация контейнерного терминала, одного из самых первых и мощных на Дальнем Востоке. За прошедший год заметно выросла переработка грузов тебергами и автопогрузчиками «Тойота», которые участвовали в обработке накатных судов и использовались на транспортировке роллтрейлеров. А вот электропогрузчики почти не работали, так как устарели и подлежали списанию.

Из эксплуатации ввиду аварийного состояния вывели на капитальный ремонт причал № 6 и участок причала № 7 протяженностью 120 м. Это отразилось на увеличении непроизводительных простоев судов из-за ожидания постановки к берегу.

В ноябре 1978 г. по примеру Ленинградского морского торгового порта в Петропавловске был создан так называемый «транспортный узел». Его главная задача — обеспечение своевременного вывоза с постоянно переполненной территории грузов, прибывавших во все возраставшем количестве. Руководила деятельностью транспортного узла комиссия по координации работы транспорта при облисполкоме. Отныне десятки протоколов ее заседаний начинались вопросом «О вывозке грузов из морского порта». Но на первых порах значительных улучшений не было, так как транспортные организации по-прежнему работали с выходными днями и, в основном, в одну дневную смену.

Бригадир Г. И. Назаров

В апреле день открытых дверей провела портовская библиотека. На встречу с передовыми докерами пришли камчатские литераторы — Виктор Кудлин, Владимир Варно, Евгений Гропянов. Показ традиционной одежды коренных народов полуострова организовала сотрудник краеведческого музея Ф. И. Тимохина, выставку «Камчатка вчера, сегодня, завтра» привезла областная библиотека, пришли работники магазина «Эврика» и ученики подшефной школы № 29. Но главными гостями были портовики из бригады В. С. Мищенко. Они привели свои семьи. «Радостно и памятно будет потом сыну или дочери вспомнить потом, как чествовали их отца — победителя в социалистическом соревновании». Обязывала и приближавшаяся дата — 22 апреля, день ленинского рождения. Писатель В. Кудлин рассказал о своей новой книге «Плутон снимает шляпу» и подарил ее библиотеке. Редактор Дальневосточного книжного издательства Е. В. Гропянов отметил, что наш город, в сущности, начался с порта. «Отсюда уходили корабли Витуса Беринга и Алексея Чирикова, отсюда отправлялся в плавание Василий Головнин. И наши докеры сегодня — потомки тех славных землепроходцев, которые создавали наш город на восточной окраине России». Каждому портовику вручили на память новую книгу поэта В. Варно «Сколько у нас под килем». С огромным интересом слушали собравшиеся его стихотворения «Морская болезнь», «Морячка», «Дом продается». Главный виновник торжества — В. С. Мищенко —

душевно поблагодарил за такое внимание: «Труд — основа нашей жизни, — сказал он, — и мы рады, что на сегодняшней встрече чествуют нас, людей труда».

1 октября, в канун годовщины принятия Конституции СССР, о выполнении производственных заданий трех лет десятой пятилетки доложили десять бригад докеров-механизаторов. Сейчас они ударно работали, готовясь к встрече главного праздника страны — годовщины Октября. По инициативе бригад докеров В. С. Мищенко и П. Ф. Предко на 15 % были повышены нормы на перегрузку контейнеров. Члены комсомольско-молодежной бригады В. А. Заворохина ходатайствовали о повышении норм на погрузку цемента.

На пьедестале почета конкурса профмастерства: Николай Желудовский, Михаил Гузов, Евгений Рыжов, Олег Лященко, 1978 г.

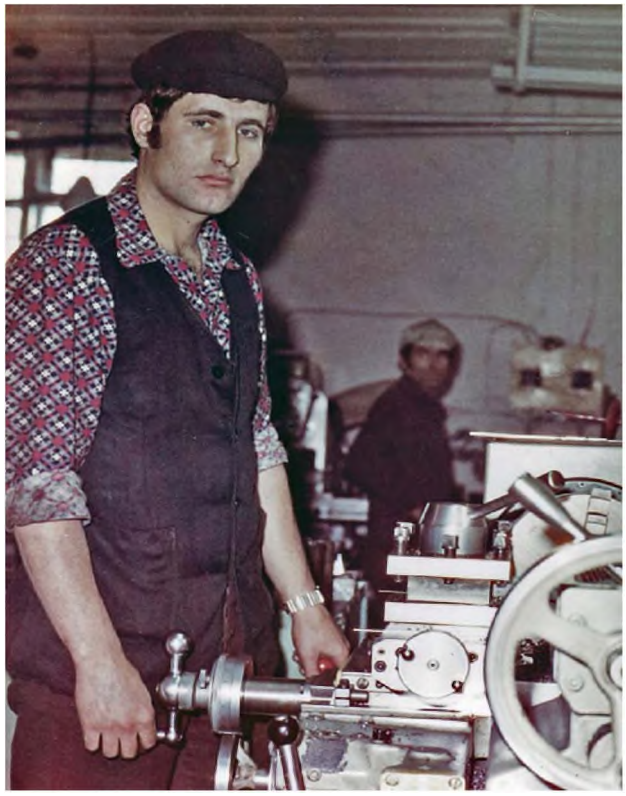
В середине октября на неделю прервался размеренный ритм работы механической. Причина была уважительная: помощь сельским труженикам в уборке урожая картофеля. Здесь тоже превысили норму: вместо трех убрали четыре с половиной гектара. Еще в сентябре рапортовала о выполнении трехлетнего плана комсомольско-молодежная бригада токарей-станочников Николая Олейника, тоже посвятившая трудовую победу Дню Конституции. К этой же дате отлично потрудились токари из бригады В. П. Михайлова и слесари-ремонтники бригады А. И. Костина. Гордостью мастерских была бригада по ремонту портового оборудования П. Е. Кравченко. Свою трехлетку она выполнила еще 15 июня, на двадцать дней раньше ею же намеченного срока — Дня работников морского и речного флота.

В течение 1974—1978 гг. приобретено основных производственных фондов на 24,5 млн руб. За эти годы были заменены почти все старые и морально устаревшие портальные краны типа «Клайд» и «Американ Хойст», полученные по программе ленд-лиза еще в 1944 г. Начали действовать новые контейнерные перегружатели, краны «Альбатрос» и «Ганц», электрические и автомобильные погрузчики, японские тягачи фирмы «Тойота» и автоприцепы. Заработали причалы № 10, 11 и 12 с территорией, контейнерный терминал.

Портовый флот пополнился ледокольным паромом «Авачинский», бункеровщиком, прибывшими из Находки пассажирскими судами «Алексей Мутовин» и «Василий Голубев». Новые теплоходы пришли на смену морально и физически устаревшим пассажирским катерам-«трамвайчикам» и начали обслуживать пункты в акватории Авачинской губы. Эти комфортабельные, скоростные суда использовались и на туристических маршрутах, организованных для желающих увидеть Петропавловск с водной глади губы, осмотреть красоту ее берегов. Пришли также четыре понтона и другие плавсредства, необходимые для обслуживания перевозок в округе.

С учетом растущих требований к охране окружающей среды началась эксплуатация построенных в Баку и Мариуполе сборщиков льяльных вод «Кальмар», «Скат» и нефтемусоросборщика. В 1975 г. из Венгрии пришел самоходный стотонный плавкран «Ганц». За этот же период списали и передали другим предприятиям несколько портальных кранов, паром «Капитан Беляев», здание багажного отделения морского вокзала, различные плавсредства.

Техническое перевооружение позволило с 1975 по 1978 г. повысить уровень комплексной механизации на 5,6 %, поднять за этот же период производительность труда на 4,2 % и в конечном итоге — улучшить обработку флота. Но имевшееся оборудование не было полностью загружено. Коэффициент его использования по времени в 1976 г. составлял всего 20, а в 1978 г. снизился до 19 %. Интенсивнее всего работали плавучие и портальные краны: у первых этот показатель достигал 48,7, а у вторых — 30,6 %. Меньше всего были задействованы электро- и автопогрузчики (соответственно 8,1 % и 17 %).



Мехмастерские. Бригадир комсомольско-молодежной бригады Николай Олейников

Первый саморазгружающийся контейнеровоз, 1974 г.

Внедрение новой техники и технологий переработки грузов требовали подготовленных специалистов. С задачей их обучения успешно справлялся учебно-курсовой комбинат. Только за 1977 г. он подготовил 921 чел., из которых 220 приобрели новую профессию, 508 повысили квалификацию, а 193 обучились смежным специальностям. Специалистов со средним специальным и высшим образованием насчитывалось около 15 % от общей численности портовиков, в то время как с

незаконченным общим средним — 48,9 %. Имелся серьезный резерв для повышения образовательного уровня. Значительную долю (17,3 %) насчитывали лица с начальным образованием. Ими, как правило, были работники старшего поколения, на долю которых выпали наиболее тяжелые в жизни страны военные годы и время восстановления разрушенного народного хозяйства, когда учеба для многих была лишь недостижимой мечтой.

Одним из направлений повышения стабильности работы предприятия являлось закрепление постоянных работников. Костяк коллектива составляли люди, проработавшие более десяти лет (в среднем 24,2 %). Постепенно уменьшалась численность трудившихся менее трех лет: с 1 143 в 1975 г. до 1 009 чел. в 1977 г., что в процентном отношении составляло 41 и 35,8 % соответственно. Одновременно прослеживалось увеличение доли лиц со стажем от трех до десяти лет: от 980 в 1975 г. до 1 126 в 1977 г., то есть от 35,2 до 40 %, что свидетельствовало об улучшении закрепления кадров.

И все же их текучесть в середине 1970-х гг. оставалась довольно высокой, что, впрочем, было характерно для большинства камчатских предприятий, всегда отличавшихся большой подвижностью работников. Средняя доля уволенных составляла 23,1 % от списочного состава. Их основная масса покинула предприятие «по собственному желанию». Причинами же этого желания являлись:

— низкая заработная плата некоторых, считавшихся вспомогательными, категорий работников (тальманов, слесарей-сантехников, подсобных рабочих) по сравнению с докерами-механизаторами;

— острая нехватка жилья (так, в течение второй половины 1976 и 1977 гг. порт не получил ни одной квартиры);

— сменная работа, из-за которой, например, увольнялись тальманы-женщины. Им сложно было сочетать работу с семейными хлопотами и воспитанием детей;

— нехватка мест в женском общежитии, которых имелось всего пятьдесят. Поселение и прописка сверх нормы строго запрещались, поэтому значительная часть работниц была вынуждена жить на частных квартирах.

«Большой проблемой является то, что молодые специалисты зачастую приезжают с семьями, в связи с чем остро встает вопрос в их прописке и обеспечении жильем. В настоящее время девять специалистов с семьями проживают в общежитии для холостяков, а двадцать восемь — на частных квартирах».

В 1979 г. коллектив порта трудился под девизом: «Социалистические обязательства выполним досрочно!» Подразделения соревновались «за досрочное выполнение заданий четырех лет пятилетки и претворение в жизнь решений XXV съезда КПСС». Уже к 23 октября 1979 г., ко дню 36-летия со дня основания предприятия, его труженики справились с четырехлетней программой по основному показателю — грузообработке. А бригада Е. П. Размятова завершила ее выполнение еще в середине июля. На ее счету было более миллиона тонн перемещенных народно-хозяйственных грузов. Бригада трудилась во втором грузовом районе, справляясь со сменными заданиями не ниже, чем на 125 %.

В январе коллектив первого района заключил договор с экипажем теплохода КМП «Рославль». Портовики, «включаясь в межотраслевое социалистическое соревнование транспортников за выполнение и перевыполнение плановых заданий четвертого года десятой пятилетки, повышение эффективности и качества работы всех видов транспорта, руководствуясь решениями XXV съезда КПСС и ноябрьского (1978 г.) Пленума ЦК КПСС», обязались: добиваться выполнения норм при обработке этого судна не ниже, чем на 115 %. Одновременно во время разгрузки они обещали бункеровать и снабжать «Рославль», сохранять его грузовые устройства, при поломке по собственной вине устранять их незамедлительно.

Такой же договор действовал и с экипажем коммунистического труда теплохода «Виталий Кручина». В начале августа на совместном заседании судового комитета и месткома первого района подводились итоги состязания моряков и докеров за второй квартал 1979 г. Победили портовики. Правда, судно было задержано во Владивостоке, поэтому выбилось из расписания. Зато в Петропавловске его обработали с экономией в сотню часов.

Важнейшим производственным объектом порта оставался контейнерный район. Он же был главным и для подрядчика — треста «Камчатморгидрострой». Из месяца в месяц сооружавший его коллектив строительного управления № 457 уверенно выполнял и перевыполнял задания. Под руководством прораба А. В. Родомакина здесь трудились две комплексные бригады — А. Я. Щепихина и Мин Бен Ока. Первая возводила гараж для автопогрузчиков. Бригадир и его товарищи — монтажник Л. С. Ждан, плотники Г. А. Тищенко, Е. Е. Ан и другие в сентябре завершали сооружение каркаса здания, готовили корпус к устройству кровли. Сменные нормы они выполняли на 120—130 %. Еще выше — до 150—160 % — были результаты работы Рим Кен Ера, Мин Дя Ына и других бетонщиков из бригады Мин Бен Ока, строивших грузовые площадки района. Всего же за восемь месяцев года строители выполнили на этом объекте работы стоимостью 1 237 тыс. руб. вместо 1 189 тыс. по плану, или 104 % задания. В

августе они заступили на трудовую вахту, шедшую под лозунгом «XXVI съезду КПСС — двадцать шесть ударных недель!»

Выполнение годового задания 1979 г. завершилось 27 декабря. Всего было обработано 2 813,5 тыс. т. Экспедиция сняла с судов в Корякии без малого сто тысяч тонн. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования портов ММФ СССР за третий квартал предприятие завоевало переходящее Красное знамя и третью денежную премию.

По сравнению с 1978 г. значительно сократились объемы переработки цемента в таре, леса, угля, но выросли объемы местных минерально-строительных материалов и доля грузов, доставленных в контейнерах. Если в 1978 г. их поступило 61 937, то в 1979 — 76 961 штук. Налицо рост почти на четверть. Доля двадцатитонных контейнеров выросла соответственно с 5 896 до 8 855, то есть в полтора раза. Это уменьшило трудоемкость грузовых работ. Сократился объем переработки автопогрузчиками за счет роста объемов крупнотоннажных контейнеров, которые перерабатывались специальными перегружателями. Для повышения производительности перегружателей для них изготовили крюковую траверсу, давшую возможность снимать с палуб судов технику и тяжелые грузы весом до тридцати тонн.

В 1979 г. началась интенсивная переработка вместо цемента в таре его полуфабриката — клинкера, прибывавшего навалом.

Второго сентября 1979 года отмечает свое пятидесятилетие бригадир комплексной бригады докеров-механизаторов коммунистического труда Петропавловского морского порта Василий Петрович Кузин.

Двадцать пять лет из пятидесяти он проработал в порту. Двадцать четыре из них — бригадиром.

Бригада докеров-механизаторов, которую возглавляет Василий Кузин, первой в порту, двадцать лет назад стала коллективом коммунистического труда.

Десятки портовиков учились у Василия Петровича профессии докера-механизатора, получили из его рук путевку в жизнь.

Орденом «Знак Почета», Ленинской юбилейной медалью, значком «Почетному работнику морского флота», многими грамотами, премиями и благодарностями отмечена трудовая деятельность бригадира.

Примите самые сердечные пожелания, дорогой Василий Петрович!

А. КРИВНО

НА СНИМКЕ: В. П. Кузин.
Фото Л. ГАЗАРОВА

Бригадир В. П. Кузин. «Моряк Камчатки», 29 сентября 1979 г.

В конце года портовская автобаза имела в своем составе: 24 спецмашины, 22 бортовые автомашины, 10 фургонов, восемь самосвалов, две легковушки, три автоцистерны и шесть седельных тягачей. Были и два автобуса. Один использовался для выездов на культурно-массовые мероприятия, второй, двадцатиместный, — как дежурный для доставки рабочих.

27 июля 1979 г. по временной схеме заработал отремонтированный причал № 6 длиной 155 м, но пока он действал, не имея железобетонного оголовника.

21 ноября 1979 г. в должность начальника порта вступил Радик Фатыхович Баширов. На этом посту он трудился шестнадцать лет — дольше всех своих предшественников и преемников.

План 1980 г., составлявший 2 920 тыс. т, был выполнен на 102,5 %. Грузооборот составил 2 988,5 тыс. т, вплотную приблизившись к отметке три миллиона тонн. Грузов в контейнерах переработали 327 000 т, а число их, прошедших через порт, выросло до 80 152, причем двадцатитонными были уже 13 615 штук, то есть 17 %. В Корякии в этом году перевалили уже 104,5 тыс. т.

Первыми с заданиями десятой пятилетки, завершившейся в 1980 г., справились: инициатор соревнования «Пятилетка в четыре года!» бригада коммунистического труда Василия Мищенко, бригады докеров Геннадия Зибукова, Георгия Назарова, экипажи буксира «Восток» и плавкрана «Ганц», экипаж крана № 103 старшего крановщика В. Д. Цуркана.

А вот показатели работы всего коллектива порта за десятую пятилетку, то есть за 1976—1980 гг.:

Год	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Грузопереработка, тыс. т	2 673,8	2 628,3	2 769,6	2 909,9	2 813,5	2 988,5
в том числе генеральных и леса	1 321,3	1 254,3	1 325,9	1 328,0	1 215,6	1 291,8
из них в контейнерах	317,5	328,7	3269	381,2	42,4	483,8
Уровень механизации, %	83,7	88,0	89,4	89,0	93,3	92,6
Интенсивность, т/сутки	1 230	1 136	1 195	1 156	1 288	1 059
Местные перевозки, тыс. т	503,9	552,1	569,8	562,3	548,1	642,1
Пассажиров, тыс. чел.	519,0	536,8	528,5	575,6	576,7	653,5
Себестоимость 1 т, руб.	2,73	2,65	2,57	2,62	2,69	2,60
Прибыль, тыс. руб.	9 939	8 926	9 576	9 116	9 027	9 811
Численность, чел.	2 807	2 767	2 800	2 815	2 808	2 909

Радик Фатыхович Баширов

Продолжал действовать транспортный узел. Но пока освободить порт от завалов груза не удавалось: в нем их находилось в два, два с половиной, а то и в три раза больше нормы. Это нередко приводило к очень серьезным последствиям. 28 мая, например, сгорело несколько тонн ваты. Раньше, также от пожара, погибла часть партии минеральной изоляционной плиты.

Причины такого положения были ясны. Это и разобщенность получателей (их у порта было более шестисот), и недостаточная централизация вывозки грузов, и слабая подготовленность баз клиентуры, и плохая организация труда на этих базах, и неудовлетворительная работа автотранспорта — в первую очередь автоколонны № 1400, а также просчеты самих портовиков при подготовке грузов к отправке адресатам.

18 марта 1980 г. областная комиссия по координации работы транспорта на очередном заседании установила обязательные суточные нормы вывозки для наиболее крупных получателей. Делалось это на основе реальных расчетов и возможностей каждого клиента. Но анализ их работы в последующую после принятия этого решения неделю — с 19 по 25 марта — показал, что никто эти нормы не выполнил. Осмотр трех баз крупнейших клиентов показал, что при их суммарной площади, равной территории порта, они все вместе получали ровно в десять раз меньше грузов, чем проходило через причалы за год. Использовались же эти площади нерационально.

Замечания были и к портовикам. Они отлично разгружали из трюма на причал. А вот эффективно действовать на вывозке пока еще не научились, не навели должного порядка в рациональном использовании портовой территории, не наладили транспортные схемы и подъездные пути, нередко задерживали под погрузкой автомашины. «А главная беда, которая больше всего мучает и клиентов, и автотранспортников, — плохо сортируется груз. Часто вагонные партии разобщены, разбросаны по территории. Приходит клиент и собирает полдня по ящику то там, то здесь». Но эти упреки смежников

были справедливы лишь отчасти. Их нельзя было адресовать только порту — в этом и заключались особенности действия транспортного узла.

Так, если грузов на территории втрое больше нормы, как сделать ее перепланировку, рассортировать груз по всем клиентам? К тому же, в середине 1980 г. из двенадцати причалов шесть ремонтировались или реконструировались. Собственными силами портовики соорудили причал для приемки клинкера на мысе Сигнальном, там же заасфальтировали дорогу, учитывая замечания водителей. Для улучшения положения предлагалось выделить площадку, куда складировать грузы для централизованной вывозки, организовать ночную стоянку для двух-трех десятков автомашин, чтобы к началу утренней смены они были уже загружены.

В январе стартовала спартакиада, в которой приняло активное участие большинство портовиков. Ее открыли шахматисты и шашисты. В этом турнире борьба была очень упорной. Сильные команды выставили первый район, механизация и автохозяйство. Не ступали им и спортсмены мехмастерской. В лидеры вышли механизация и первый район. Они долго шли, что называется, «ноздря в ноздрю», и было ясно, что именно между ними и будет разыграно первое и второе места. Так и вышло, а победителем в итоге с результатом 4,5 на 1,5 очка стала команда первого района. На втором месте — команда механизаторов, на третьем — прошлогодний чемпион — команда мехмастерской. 25 января состоялись лыжные гонки на пять и три километра. Здесь состязались девять коллективов.

19 февраля прошел торжественный митинг, посвященный присуждению Камчатской области переходящего Красного знамени ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Прибывший высокий гость — первый секретарь горкома КПСС П. И. Загоруй — отметил большой вклад коллектива порта в общую трудовую победу камчатцев и призвал всех тружеников «еще выше нести звание передового предприятия». Тут же он поставил перед ними «новые трудовые задачи в деле выполнения планов завершающего года десятой пятилетки». От коллектива порта выступили передовики производства бригадиры докеров-механизаторов В. Я. Селезень и П. Ф. Предко, заместитель начальника первого района по кадрам В. А. Кондратенко, лауреат премии Ленинского комсомола А. Подойницын. «От имени рабочих и служащих они выразили глубокую признательность ЦК КПСС за высокую оценку их труда и заверили партийные организации области и города, что приложат все силы, чтобы оправдать высокую награду Родины». На митинге принята заранее заготовленная резолюция, в которой говорилось об одобрении деятельность ЦК КПСС, о том, что «руководствуясь решениями ноябрьского (1979 г.) пленума ЦК КПСС, участники митинга в ответ на награждение приложат все усилия в завершающем году десятой пятилетки, чтобы успешно выполнить план 1980 г…»

В конце апреля в течение шести дней шумно было на трибунах стадиона «Водник». Здесь проходило зимнее первенство бассейнового совета ДСО «Водник» по футболу. Бились шесть дружин. Упорная борьба на протяжении всего первенства развернулась между командами «Порт-1», управления пароходства и «Порт-2». До последнего тура нельзя было назвать чемпиона. В итоге места распределись так: «Порт-1» — первое, «Порт-2» — второе, управленцы — третье.

На майском заседании коллегии ММФ СССР и президиума ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота за достижение наилучших результатов в соревновании работников ведущих профессий в 1979 г. присвоены звания: «Лучший бригадир комплексной бригады докеров-механизаторов ММФ» — Александру Николаевичу Лайше, звание «Лучший докер-механизатор ММФ» — Вадиму Борисовичу Лесневскому.

В памятный день 23 октября 1980 г. состоялось очередное отчетно-выборное собрание партийной организации порта. Слушали и обсуждали доклад секретаря парткома Валерия Александровича Сотникова. Партком с помощью коммунистов проводил в жизнь передовые формы труда: завершил переход на совмещенные профессии, поддержал инициативу бригады Е. П. Размятова, трудившейся на хозрасчете с применением коэффициента трудового участия (КТУ). Усилилось влияние парткома в разрешении социальных проблем, коммунисты «тоньше стали заниматься вопросами трудового, идейно-политического и нравственного воспитания». Но имелись и, как выражались в те годы, «отдельные недостатки». Требовали улучшения жилищные условия молодых рабочих, нуждались в лучшей сохранности грузы. Коммунисты обратили внимание руководства предприятия на формальный, «в рабочем порядке», подход к социалистическому соревнованию, снижавший его эффективность и выхолащивавший саму суть этого ставшего давно привычным понятия. Премии победителям соревнования выдавались в день зарплаты зачастую без издания соответствующего приказа. Работу парткома признали удовлетворительной, а В. А. Сотникова переизбрали его секретарем на новый срок.

…Появившиеся в конце 1950-х гг., некогда весомые, слова «коммунистический труд» к началу 1980-х гг. стали привычным идеологическим штампом, а их первоначальный смысл подрастерялся. Присвоение званий «коммунистических» стало вполне рутинной и формальной процедурой. Из тысячи работавших в первом районе без малого половина — 460 чел. — являлась ударниками этого самого

труда. Для того чтобы стать им, требовалось не так уж и много: принять обязательство, выполнить норму, поработать на субботниках. Вышло так, что с какого-то времени звание само себя изжило: массовость награждений привела к тому, что присваивалось оно не лучшим, а просто обычным, а может быть, и совсем неплохим производственникам. Высокие нормы, когда-то продекларированные «Кодексом строителя коммунизма», постепенно заменились трудовыми показателями, что, в свою очередь, способствовало размыванию моральных критериев.

ЗА БЕЗУПРЕЧНЫЙ ТРУД

Почти тридцать лет работает на флоте заместитель начальника порта Юрий Петрович Тарапуров. Из них одиннадцать — в Петропавловском морском торговом порту. Многое сделал для развития сложного портового хозяйства, для выполнения производственных показателей.

Юрия Петровича характеризуют высокое чувство ответственности за порученное дело, нетерпимость к недостаткам, всегдашняя готовность помочь менее опытным товарищам. Ю. П. Тарапуров пользуется большим авторитетом и уважением у коллектива порта. Он награжден знаком «Почетному работнику морского флота». 19 января 1980 года Юрию Петровичу исполняется 50 лет. За долголетний безупречный труд, активное участие в общественной жизни коллектива порта и в связи с 50-летием он награжден Почетной грамотой и ценным подарком.

С. ЦЫБУЛЬКОВ.

Для несамодостаточных людей это могло не пройти бесследно, кто-то из них мог при определенных условиях и поскользнуться. Много шума наделал арест за хищения социалистической собственности нескольких рабочих одной из бригад коммунистического труда. Но спустя лишь пару недель два комсомольца из другой, тоже передовой, тоже коммунистического труда, попытались украсть ящик водки.

Один заслуженный и уважаемый бригадир говорил по этому поводу: «...Сознание у ребят сейчас, что уж говорить, не то становится. Гордость, что ли, уходит. Помню, лет десять назад нас на собрании поздравляли с тем, что удержали звание коллектива коммунистического труда. Ставили в пример. Вот и держали марку. А последнее время как: ничего не натворил, значит, стоишь звания. А можно и так сказать: забываешь о нем. Вот и забылись до позора...»

Произошло это с кадровыми рабочими, трудившимися не один год, членами народной дружины. В то время считалось, что человека должно воспитывать общество, например, в лице трудового коллектива. На его сознание воздействовали и через «комплексный план воспитания», и посредством соревнования, и рейдами, и движением за коммунистический труд, и даже выпусками радиогазеты. Видимо, действенность всего этого оказалась весьма низкой, но до поры никто особо внимания на это и не обращал. Царил общепринятый стандарт конечного результата — перевыполнение очередного производственного задания.

Формальностью стало и принятие «социалистических обязательств». В качестве примера назывался их черновик одной из бригад на 1980 г.: в отпечатанных обязательствах прошлого, 1979-го, года исправили семерку на восьмерку, девятку — на ноль. Обещание план четырех лет пятилетки выполнить ко Дню работников морского флота заменили словами «план пяти лет — к 22 апреля 1980 г.». «А зачем их каждый год переписывать? — удивленно откликнулся один из руководителей на заданный по этому поводу вопрос. — Дело-то не меняется, главное план уточнить».

Тот же бригадир вспоминал: «В былые времена мы на собрании всей бригадой обязательства принимали. Сейчас упростилось. Позовут в местком. Цифры утрясем, ребятам скажу». Иногда награды, даже высокие, присуждались, словно мимоходом, по цифрам. Бригадир как-то случайно узнал, что его коллектив занесли на Доску почета: «Шли ребята да вдруг заметили». Получалось, что цифры постепенно заслонили сознательное отношение к трудовой состязательности, а выполнение плана вдруг стало единственным полновесным синонимом рабочей чести.

В одном коллективе в марте и апреле было совершено восемь прогулов из-за пьянства. Поводом для того, чтобы лишить его звания коммунистического труда, это не стало. Кое-кто посмеивался: «Эдак у нас ни одной коммунистической бригады не останется!» То есть, прогульщики вполне неплохо уживались с полутысячей особых по определению людей — ударников коммунистического труда. Прогулы не помешали получению почетной Ленинской грамоты: ведь взятые обязательства были же выполнены!

Корни совершенного преступления ветеран склонен был видеть в «стародавних традициях»: «Вы оглянитесь — сразу поймете, что разгружаем. Лук ли, чеснок, арбузы… Людям трудно устоять, засасывает»…

В 1980 г. в порту продолжали трудиться несколько старейших работников, пришедших сюда еще в суровом военном 1943-м: механик П. Т. Глубокий, слесарь П. Н. Агарев, такелажник П. Д. Пальчунов, технолог В. Ф. Ополев, подсобный рабочий А. П. Метелкин, машинист В. Д. Должиков, мастер РСУ Е. А. Тупиков. В этом году звания «Заслуженный ветеран порта» с вручением памятной ленты, свидетельства и ценного подарка удостоились тридцать самых уважаемых людей. Внимательное отношение к ветеранам, сохранение лучших традиций, создававшихся на протяжении десятилетий, всегда оставалось характерной чертой предприятия. Одной из них стало обеспечение преемственности поколений тружеников: «Увеличение числа ветеранов плодотворно сказывается на воспитании молодежи».

Долгое время на предприятии проработали В. И. Хоменко, Н. А. Ткачук, И. К. Тростянко, Д. Г. Кирюшов, Е. Н. Боронин, А. Н. Балабанов, А. А. Барабышкин, Г. Г. Барышников, В. И. Бурдинский, В. П. Виноградова, Ю. А. Вшивков, А. П. Гокин, О. И. Грень, А. А. Григорик, И. П. Егельский, Н. И. Журко, Г. С. Зибуков, Д. Г. Кирюшов, И. Ф. Колотилко, Е. И. Костина, Л. Д. Кочетова, Н. Е. Крамаренко, В. П. Кузин, С. Д. Кузьмин, Г. П. Лаптий, С. С. Лавушов, Г. Н. Лысенко, В. В. Мальцев, Д. М. Орлик, Е. Ф. Осовик, Н. М. Пантелеев, Н. А. Пуртов, А. Т. Рублевский, А. М. Скиндер, А. С. Слободяник, М. С. Сучек, А. А. Ускиряев, А. И. Чиж, К. И. Чикмарев, В. П. Шевцов и многие другие.

Водитель автохозяйства Григорий Петрович Лаптий

Многих работников порта родина отметила правительственными наградами: В. М. Шабунина, И. П. Егельского, Г. С. Зибукова, Б. Г. Гуляева — орденом Трудового Красного Знамени, Г. П. Иванова, Г. Н. Калугина, В. П. Кузина, В. И. Кабанова, В. И. Овчинникова, В. К. Никитина — орденом «Знак Почета», В. А. Кошетар, С. Д. Кузьмина, Ю. А. Померанцева, Е. Ю. Рыжова, Н. А. Ткачука, В. Б. Лесневского, А. Н. Буткова, С. В. Дудко, Г. Е. Калугина, В. В. Мальцева — орденом Трудовой славы 3-й степени.

Ряд портовиков получили звание «Почетный работник Морского флота». В их числе И. П. Егельский, В. П. Кузин, В. С. Мищенко, В. Ю. Зак, Н. А. Ткачук, А. П. Кравцов, Р. Ф. Баширов, Г. С. Зибуков, Ю. П. Тарапуров, Л. В. Юшкова, И. В. Давидчук, Г. Д. Паломарчук, П. А. Перелыгин, Б. Г. Афанасьев, В. И. Демьяненко, В. П. Кулаков, А. П. Николаев, К. Ф. Пестун, С. М. Цыбульков и другие.

За прошедшие десятилетия на предприятии сложилось немало славных трудовых династий: Вашкиных, Костиных, Смирновых, Колошницыных, Лесниковых, Салеевых, Колотилко, Юшковых, Глубоких, Подрубилиных, общий производственный стаж которых насчитывал многие десятилетия. Так, рекордсмен — династия Вашкиных — отработала к началу XXI в. в общей сложности сто девяносто лет: ее глава С. П. Вашкин — первостроитель — трудился в порту тридцать четыре года, его сын Геннадий — сорок лет, их дело продолжил внук Владимир. Бок о бок с двумя последними представителями этой династии работали их жены Светлана и Наталья. Семьи Костиных и Салеевых имели общий стаж работы на предприятии, приближающийся к двум сотням лет.

Трудовые династии портовиков: Салеевых, Вашкиных, Опалевых

Любит молодежь Петропавловского морского порта, когда перед ними выступают ветераны труда. Это их золотыми руками сооружены основные производственные участки порта, построены сотни метров причальной стенки. Трудовые традиции передаются из поколения в поколение, а династии портовиков пополняются сыновьями и внуками первостроителей. Один из первых строителей порта Сергей Петрович Вашкин, ветеран труда, ветеран Петропавловского морского порта, член КПСС с 1930 года всегда находит время для встречи с молодежью. Но не только потому известно его имя.Три сына и внук пошли по стопам отца и деда. Династия Вашкиных. Так с любовью называют их товарищи по работе.

С. ЦЫБУЛЬКОВ,
председатель порткомпорта.

Выступает глава династии Вашкиных

Более века насчитывает общий трудовой стаж представителей династии Некраш. Ее глава Станислав Михайлович Некраш (род. 10.11.1930) свыше трех десятилетий был строителем: плотником, бетонщиком, монтажником. В порт он пришел 31 октября 1955 г. Здесь, а затем в строительно-

ремонтном управлении пароходства трудился до 13 января 1987 г. Его руками возводилось жилье для моряков и портовиков на улицах Рябиковской, Красной Сопке, общежитие на улице Океанской, управление пароходства, пристройка к больнице водников, объекты в бухте Бабия, магазин «Мортранс», дома в поселке Паратунка, база отдыха «Спутник». Ныне отмеченный десятками поощрений ветеран КМП пребывает на заслуженном отдыхе.

Его супруга Евдокия Алексеевна Некраш (14.12.1928—25.12.2012) тоже отдала себя строительным специальностям. Начинала в 1959 г. разнорабочей стройконторы, затем была маляром и штукатуром, отделывала стены домов, построенные ее мужем. За тридцать один год безупречного труда получила двадцать шесть поощрений.

Их сын Геннадий Станиславович Некраш (род. 21.07.1953) пришел в порт практикантом в 1970 г. С 1973 по 1998 г. был машинистом в автохозяйстве. Зарекомендовал себя как великолепный водитель, приобрел большой опыт работы на всех видах тяжелой техники (экскаваторы, погрузчики, бульдозеры, тракторы С-100, «Катерпилар», «Камацу», грейдеры, роторы). Принимал участие в строительстве комплекса «Бел-Кам-Тур» в поселке Паратунка, работал на компрессоре, бульдозере, погрузчике. Награжден знаком «Победитель социалистического соревнования 1978 г.», занесен в Книгу почета порта. Избирался депутатом Петропавловского городского Совета народных депутатов в 1980 и 1982 гг.

Третье поколение династии сегодня представляет внучка Станислава Михайловича и Евдокии Алексеевны, дочь Геннадия Станиславовича — Ирина Геннадьевна Ломакина (Некраш), специалист кадровой службы с 1996 г. Она начала свой трудовой путь инспектором по профосмотрам, а с 2009 г. является старшим инспектором отдела мобилизационной подготовки, гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и защиты государственной тайны. За образцовое выполнение служебных заданий поощрялась руководством предприятия, отмечена благодарственными письмами правительства Камчатского края и Министерства транспорта РФ.

Трудовая династия Некраш: Станислав Михайлович, Евдокия Алексеевна и их сын Геннадий Станиславович

Еще одной славной традицией предприятия стало увековечение памяти людей, внесших большой вклад в его развитие: их именами назывались суда вспомогательного флота. Первым из них стал морской буксир «Василий Кириллов». В 1979 г. именем инженера управления порта назван пассажирский теплоход «Василий Голубев», а через год второе пассажирское судно стало «Алексеем Марковым» в честь проработавшего свыше двух десятков лет ветерана Великой Отечественной войны помощника кранмейстера А. С. Маркова. Еще один «пароход и человек» — «Анатолий Крашенинников», «тезка» знатного бригадира докеров-механизаторов, встал к причалу порта в 1990 г.

Выполнение годового плана 1981 г. портовики завершили 5 декабря, досрочно справившись с социалистическими обязательствами, взятыми ими по случаю предстоящего открытия XXVI съезда «руководящей и направляющей силы советского общества» — КПСС. До конца года сверх плана они переработали еще 178,1 тыс. т. За год через порт прошли 796 судов, обслуженных с экономией времени против норм на 6 205 часов. В округе экспедиция разгрузила 70 судов и в трех портпунктах перевалила 102,3 тыс. т. Утвержденный график подхода судов в округ не выполнялся, из-за чего люди порой простаивали по двадцать суток.

Портовская бригада плотников. Во втором ряду слева — С. М. Некраш, 9 февраля 1962 г.

Бригада маляров на ул. Портовской. В центре — Е. А. Тупиков, крайняя справа — Е. А. Некраш. 4 ноября 1964 г.

На предприятии продолжилось внедрение и совершенствование непрерывного плана-графика работы, в результате чего в срок было обработано 59,8, а досрочно — 27,1 % судов. «Узким местом» по-прежнему оставался вывоз снятого груза, хотя он и возрос по сравнению с 1980 г. на 12,7 %. На этом важном участке работы еще не все меры, проводившиеся портом совместно с предприятиями-смежниками, были выполнены.

Прибыль за год составила 10 168 тыс. руб., из них 468 тыс. — сверх плана. В течение года введены в строй гараж для автопогрузчиков и так называемый «нулевой» причал.

Средняя численность портовиков в 1981 г. достигла 2 940 чел., но периодически наблюдалась нехватка докеров-механизаторов и тальманов. За год приняли на работу 718, а уволили 658 чел. Отдел кадров по-прежнему вел активную работу по привлечению демобилизованных воинов. В течение года состоялись 28 встреч в воинских частях, в результате чего в ряды докеров влились пятьдесят бывших солдат и матросов. Учебно-курсовой комбинат подготовил 631 чел., из них более двухсот приобрели новую специальность, а 173 — совмещенные профессии.

За год совершено 396 прогулов, более сотни выпивох побывали в медицинском вытрезвителе, некоторые — дважды и больше. С любителями «зеленого змия» велась воспитательная работа. Этим, например, занимался «Совет профилактики по борьбе с пьянством». Он действовал с 1977 г. и включал

одиннадцать членов, в том числе пятерых рабочих. Вместе с представителями отдела кадров и общественных организаций активными членами совета являлись почетный работник Морского флота, бригадир докеров Михаил Афанасьевич Стеценко, столяр РСУ Иван Михайлович Перепелица и плотник ЖКХ Алексей Михайлович Алешкин. Совет действовал по плану, утверждавшемуся в начале года на заседании порткоммора. План охватывал деятельность товарищеских судов, совета наставников, предусматривал анализ хода учебы в школе рабочей молодежи, воспитательной работы в общежитиях порта, а также отчетов начальников цехов. На каждом совете рассматривались злостные нарушители дисциплины, дважды и более попавшие в вытрезвитель или совершившие более трех прогулов в год. На протяжении года разобрали дела 39 нарушителей. «В результате той работы, что была с ними проведена, одиннадцать человек добровольно посещали наркологический диспансер, где они лечились от алкоголизма. Сейчас все они являются полноправными членами нашего коллектива».

В августе 1981 г. на очередном заседании совета рассматривался вопрос «О своевременном реагировании администрации и общественных организаций цехов порта на факты правонарушений», то есть шла речь о принятии мер воздействия к лицам, попавшим в пьяном виде в вытрезвитель или милицию.

Единственным подразделением, не имевшим правонарушений, были механические мастерские, возглавляемые Андреем Тимофеевичем Рублевским. Месткомом здесь руководил Петр Егорович Кравченко. В мастерских постоянно шла профилактическая работа, было хорошо поставлено наставничество, ежегодно проводились конкурсы профессионального мастерства. Большинство работников с удовольствием принимали активное участие во всех культурно-массовых и спортивных мероприятиях. В значительной мере следствием этого стала наименьшая текучесть кадров именно в этом подразделении. Неплохо была поставлена воспитательная работа и в портофлоте (начальник Владимир Юрьевич Зак, секретарь партийной организации Владимир Игнатьевич Козубенко). Здесь трудились более шестисот человек.

Бригадир Василий Семенович Мищенко

Хуже всех дело с дисциплиной обстояло в механизации и первом погрузрайоне. Сведения в вытрезвитель о воздействии на нарушителей отсюда подавались «с большим опозданием». Начальники цехов объясняли это рядом причин, «из-за которых, как правило, и возникают все эти неурядицы — сменность работы, редкие заседания цеховых комитетов, даже чисто техническая сторона: оформление бумаг». Но совет признал, что все это не может стать оправданием, а «упирается в слабо поставленную воспитательную работу в данных коллективах. И к тому же совсем не обязательно ждать заседания цехового комитета или товарищеского суда. Будет более эффективно, если нарушителя разберут на собрании бригады, его фамилия появится на "Доске позора"».

На предприятии проводился специальный «День дисциплины», на котором ежемесячно отчитывались руководители разных подразделений. На портовом комитете «разобрали» 64, на совете профилактики — 85, на собраниях и цехкомах — 365 чел. К товарищескому суду в течение года привлекли четыре десятка провинившихся.

Но основная масса тружеников работала добросовестно. Ударниками коммунистического труда являлись 1 135 чел. индивидуально и 45 коллективов, среди них бригады В. Л. Юшкова, Е. П. Размятова, экипажи плавкрана «Ганц» (кранмейстер А. П. Кравцов) и морского буксира «Восток» (капитан В. С. Истомин). Один из коллективов — бригада В. С. Мищенко — удостоилась чести называться «Имени XXVI съезда КПСС».

Бригадир Евгений Петрович Размятов

В начале года на общем собрании размятовцы приняли повышенные социалистические обязательства по достойной встрече съезда: план двух месяцев первого года одиннадцатой пятилетки выполнить ко дню открытия партийного форума. Обещанное было выполнено. В феврале докеры решили включить в состав бригады павшего при штурме Курил в августе 1945 г. Героя Советского Союза Николая Вилкова и перечислять его зарплату в Советский фонд мира. За первое полугодие 1981 г. коллектив, состоявший из двух звеньев, возглавляемых Сергеем Михайловым и Евгением Баскиным, перевалил 408 тыс. т.

КРЕПКОЕ ЗВЕНО

В феврале прошлого года на втором погрузрамоне морского торгового порта была создана комсомольско-молодёжная укрупненно комплексная бригада Евгения Петровича Размятова. В ее состав вошло несколько звеньев, одно из них и возглавил Евгений Баскин. Всего в порту он работает пять лет, но и за этот небольшой срок сумел зарекомендовать себя как хороший специалист и организатор.

У себя в порту Евгений известен не только как знающий специалист, но и как хороший спортсмен. Кандидат в мастера спорта, он постоянный член сборной команды бассейна «Водник». Занятия спортом помогают ему и в работе. В том, что бригада Е. П. Размятова успешно справилась с социалистическими обязательствами, принятыми по достойной встрече XXVI съезда КПСС, немалая заслуга и звена, возглавляемого Евгением Баскиным.

Газетная заметка о Е. Баскине от 19 февраля 1981 г.

За успехи в труде поощрены 1 253 работника, из них 43 правительственными наградами, в основном, учрежденной в 1974 г. медалью «Ветеран труда». Среднемесячная зарплата с учетом доплат из фонда материального поощрения в 1981 г. составила 425 руб., ежеквартально выплачивались премии.

В числе специалистов 135 чел. имели высшее образование, за год их стало больше на 14 чел., в основном, за счет молодых выпускников вузов, а число «техников» прибавилось на 13 чел. Из молодых портовиков в возрасте до тридцати лет 156 не завершили среднее образование. Стаж работы на предприятии свыше четверти века имели 157 заслуженных ветеранов.

«Первым звеном в цепи организации производства и укрепления трудовой дисциплины» назывался совет бригадиров под председательством В. С. Мищенко. Он заседал ежемесячно, в первую очередь заслушивал бригадиров, в коллективах которых произошло «увеличение прогулов, попаданий в медицинский вытрезвитель». По рекомендации совета за низкий уровень трудовой дисциплины в своих коллективах от бригадирства отстранили двух руководителей.

Совет наставников (председатель Г. Ф. Припоров) подводил итоги воспитательной работы и присуждал почетное звание «Лучший наставник молодежи». Решением от 10 декабря 1981 г. таковыми признаны: начальник механических мастерских Андрей Тимофеевич Рублевский, бригадиры докеров-механизаторов Евгений Юрьевич Рыжов, Валерий Логинович Юшков, бригадир слесарей портофлота Анатолий Константинович Звягин, докер-механизатор Николай Ефимович Стародубцев, слесарь автохозяйства Владимир Дмитриевич Сафонов, плотник ЖКХ Алексей Михайлович Алешкин, капитан портофлота Владимир Степанович Истомин.

Портовый флот в 1981 г. включал 43 самоходных судна, в том числе ледокольный паром, паром на 150 чел., пять пассажирских теплоходов, одновременно принимавших 600 чел., 41 несамоходную плавединицу и бункеровочную базу «Грозный». За год флот пополнился пассажирским теплоходом «Алексей Марков» и сборщиком льяльных вод. 7 октября здесь приключилась беда: обнаружено исчезновение шкипера самоходного плашкоута. 8 июля 1982 г. решением Ленинского районного суда Петропавловска он признан умершим. Без кормильца остались двое детей и престарелая мать.

Автобаза располагала 26 бортовыми машинами, девятью самосвалами, одним фургоном, двумя легковыми автомобилями, четырьмя автобусами и 43 «спецмашинами», включая снегоуборочные и дорожные, автоцистерны и шесть седельных тягачей. Но, учитывая большое число обслуживаемых хозяйств и разбросанность жилого массива, числившегося за портом, имевшаяся техника не покрывала всех потребностей в перевозках и уборке снега.

В течение 1981 г. отмечено 216 случаев несохранной переработки грузов, в том числе: 12 хищений, 166 недостач и 36 порчи и повреждений — 36. Сумма убытков составила 38,6 тыс. руб. Этот год оказался «рекордным» по денежным потерям. Впоследствии, вплоть до 1988 г., наблюдалось устойчивое сокращение несохранной переработки.

Людей, которых вы видите на этом снимке, в пароходстве знают все. Коллективы, которыми они руководят, систематически перевыполняют свои задания, выходят победителями в социалистическом соревновании.

НА СНИМКЕ (слева направо): бригадиры В. Л. Линичук и Г. С. Зибунов, начальник ОГИС Усть-Камчатского порта Б. Г. Клименко и бригадиры Г. Г. Подгузов и Е. П. Размятов.

Фото В. ПАНФИЛОВА.

Бригадиры камчатских портов. 25 июня 1981 г.

Весь следующий 1982-й год прошел под лозунгом достойной встречи 60-летия образования СССР, а также осуществления «грандиозных планов, намеченных XXVI съездом КПСС». Коллектив «был полон решимости встретить славный юбилей выполнением планов, заданий и обязательств». Так оно и вышло: социалистические обязательства в честь знаменательной годовщины выполнили досрочно, а еще раньше — к 15 ноября — справились с заданием двух лет текущей, одиннадцатой, пятилетки. План 1982 г. завершен 20 декабря, сверх него обработано 75,1 тыс. т, а всего за год перевалено 3 195,1 тыс. т и обслужено 788 судов.

По сравнению с 1981 г. выросло количество контейнеров, леса, песка и гравия, но несколько уменьшилось поступление угля. Значительно снизились простои судов в ожидании обработки, в первую очередь, за счет регулярности подхода контейнеровозов ДВМП. Несколько улучшилась и подача судов родного КМП, но свое пароходство часто не выдерживало графиков, нарушало расписание, что плохо отражалось на ритме работы порта. В округе объем переработанных грузов рос год от года, достигнув 109 тыс. т, из них 19,5 тыс. т наливных. Всего экспедиция обработала 65 судов, в том числе 21 танкер, и выполнила задание на 105,8 %.

Численность портовиков в 1982 г. выросла до 3 003 чел., а среднемесячная зарплата с учетом премиальных прибавилась по сравнению с прошлогодней на четыре «целковых», достигнув 429 руб.

Тридцать четыре бригады и экипажа портофлота взяли повышенные обязательства в честь предстоящего в декабре 1982 г. шестидесятилетнего юбилея Страны Советов. Бригада В. С. Мищенко обещала выполнить план пятилетки за четыре года, а бригада Г. И. Назарова — к 115-годовщине со дня рождения В. И. Ленина, то есть к 22 апреля. Во Всесоюзном социалистическом соревновании победителями становились: в первом квартале — бригада В. С. Мищенко, во втором — Г. С. Зибукова. Лучшими по профессии названы бригадир Е. Ю. Рыжов, докер-механизатор В. Б. Лесневский, слесарь по ремонту Ю. А. Вшивков. Всего же годовой план досрочно выполнили пятьдесят бригад и экипажей.

УКАЗ
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

о награждении орденами и медалями СССР наиболее отличившихся работников морского транспорта.

За достигнутые успехи по осуществлению экспортно-импортных перевозок в 1981 году, мужество и героизм, проявленные при выполнении гражданского и интернационального долга, наградить:

по Камчатской области

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

Добринских Геннадия Кузьмича — капитана теплохода «Юрий Смирнов».

Шабунина Винатолия Михайловича — бригадира укрупненной бригады докеров-механизаторов Петропавловск-Камчатского порта.

ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»

Кабанова Владимира Ивановича — докера-механизатора Петропавловск - Камчатского порта.

Мурашко Александра Афанасьевича — докера-механизатора Усть-Камчатского порта.

Тарасенко Александра Никитовича — токаря-моториста теплохода «Софийск».

ОРДЕНОМ ТРУДОВОЙ СЛАВЫ III СТЕПЕНИ

Дудко Станислава Васильевича — докера-механизатора Петропавловск-Камчатского порта.

Котенева Анатолия Павловича — старшего моториста-электрогазосварщика теплохода «Рославль».

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ»

Казелло Евгения Вячеславовича — старшего матроса теплохода «Чажма».

Козеля Сергея Леонидовича — боцмана теплохода «Усть-Большерецк».

Шуклина Сергея Владимировича — докера-механизатора Петропавловск - Камчатского порта.

Юшкова Валерия Логиновича — бригадира докеров-механизаторов Петропавловск-Камчатского порта.

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»

Дворцова Юрия Алексеевича — докера-крановщика Петропавловск-Камчатского порта.

Лазаренко Анну Федоровну — тальмана Петропавловск - Камчатского порта.

Ступина Александра Ильича — моториста-матроса буксирного катера 05 Усть-Камчатского порта.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. БРЕЖНЕВ.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. ГЕОРГАДЗЕ.

Орденами и медалями награждены десять работников, а 1 145 носили звание «Ударник коммунистического труда». В июле указом Президиума Верховного Совета СССР «за достигнутые успехи по осуществлению экспортно-импортных перевозок в 1981 г., мужество и героизм, проявленные при выполнении гражданского и интернационального долга», орденом Трудового Красного Знамени был награжден бригадир укрупненной бригады докеров-механизаторов Винатолий Михайлович Шабунин, орденом «Знак Почета» — докер-механизатор Владимир Иванович Кабанов, орденом Трудовой славы 3-й степени — докер-механизатор Станислав Васильевич Дудко, медалью «За трудовую доблесть» — докер-механизатор Сергей Владимирович Шаклин и бригадир докеров Валерий Логинович Юшков, медалью «За трудовое отличие» — крановщик Юрий Алексеевич Дворцов и тальман Анна Федоровна Лазаренко.

Общая протяженность причальной линии порта в 1982 г. составляла 1 803, из них для грузовых работ использовались 1 353 м. В конце года из эксплуатации на капитальный ремонт были выведены 125 м причалов. Портофлот пополнился буксиром с машиной в 315 л. с. и самоходной стопятидесятитонной баржей.

В течение года за счет убытков жилищно-коммунального хозяйства образовался недостаток оборотных средств, достигший 2 млн руб. Сверхплановые убытки объяснялись тем, что порт содержал жилой фонд всех предприятий КМП, увеличивавшийся из года в год и требовавший все больших расходов на обслуживание. Покрывать же удавалось не более 70 % фактических затрат. Увеличить доходы порт не мог, так как их основным источником являлись квартирная и арендная плата, размер которых устанавливался постановлениями правительства и изменению не подлежал.

В январе 1982 г. шло первенство Петропавловска по хоккею с мячом. В нем приняла участие команда «Портовик», с самого начала захватившая уверенное лидерство. За время турнира она разгромила всех соперников, забив шестьдесят, а пропустив всего двенадцать мячей. Оставалось провести еще одну встречу — решающую — с командой «Связист».

5 июня во время разгрузки с теплохода «Юрий Смирнов» автомашин «Москвич-412» с причала задним ходом съехала тальман, не имевшая навыков управления. Автомашина, перескочив колесоотбойный брус, упала в воду. В 20.00 ее вместе с телом погибшей портальным краном при помощи водолазного катера подняли из воды.

В декабре Камчатский облисполком от имени Президиума Верховного Совета СССР наградил медалью «Ветеран труда» за долголетний и добросовестный труд ряд старейших работников порта: Александра Филипповича Григорьева, Валентину Петровну Жукову, Семена Мефодьевича Криворучко, Тамару Дмитриевну Лягалову, Матвея Илларионовича Левченко, Валентина Александровича Мельникова.

В конце декабря завершились полуфинальные и финальные игры по хоккею с мячом на кубок Камчатского областного совета профсоюзов. Команда «Портовик» в полуфинале победила команду

судоремонтников со счетом 12 : 1, а затем в финале встретилась с «Автомобилистом». После того как основное время было сыграно вничью (1 : 1), судьи назначили два дополнительных тайма по пятнадцать минут. «Портовик» играл, по-прежнему проявляя инициативу, а атакующие действия нападающих Якимова, Остапенко, Ермолаева и Переладова достигли своей цели: матч был выигран со счетом 5 : 1. Возглавлял победоносную команду капитан Е. Королев.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Рассмотрев итоги социалистического соревнования районов и трудовых коллективов по отраслям хозяйства области за IV квартал 1981 года, бюро Камчатского обкома КПСС, исполком Камчатского областного Совета народных депутатов, президиум облсовпрофа и бюро обкома ВЛКСМ постановляют:

— признать победителями в социалистическом соревновании среди предприятий области:

— КОЛЛЕКТИВ ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА (НАЧАЛЬНИК Р. Ф. БАШИРОВ, СЕКРЕТАРЬ ПАРТИЙНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ В. А. СОТНИКОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПОРТОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА А. Ф. СЛОВОДЕНЮК, СЕКРЕТАРЬ КОМСОМОЛЬСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ А. А. СУПРУНОВ), ВЫПОЛНИВШИЙ ПЛАН ПО ПЕРЕРАБОТКЕ ГРУЗОВ НА 109,5 ПРОЦЕНТА, ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА 104,7 ПРОЦЕНТА, БАЛАНСОВОЙ СУММЕ ПРИБЫЛИ НА 103,1 ПРОЦЕНТА.

ОТМЕТИТЬ ХОРОШУЮ РАБОТУ КОЛЛЕКТИВА ЭКИПАЖА ТЕПЛОХОДА «ПИОНЕР» КАМЧАТСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА.

Владимир Александрович Галунин работает докером-механизатором в бригаде Владимира Юшкова. И в том, что данный коллектив добивается постоянных успехов в работе, есть немалая заслуга его ветеранов, и в частности, Владимира Александровича. Он неоднократно лидировал в соревновании, за что награжден нагрудным знаком «Победитель социалистического соревнования».

В 1983 г. план грузопереработки был выполнен к 10 декабря. До завершения года успели снять с судов еще 157,5 тыс. т, переработав в общей сложности 3 327,5 тыс. т, или 105 % задания. Еще 10 октября портовики справились с трехлетним планом пятилетки. При этом все они несли «ударную вахту» в честь исполняющегося в октябре сорокалетия со дня организации родного предприятия.

А оно в этом году дважды побывало призером Всесоюзного социалистического соревнования, заняв третье место во втором и третьем кварталах, а по итогам четвертого — получило переходящее Красное знамя Камчатского обкома КПСС и облисполкома. Кроме этого, по результатам первого и второго кварталов предприятие дважды становилось передовиком среди всех транспортных организаций Петропавловска.

За год через порт прошли 792 судна. Отмечено снижение на 9,9 % валовой интенсивности обработки среднетоннажных контейнеров. Это было связано с изменением типов возивших их судов и структуры перевозки. Так, в 1982 г. контейнеры доставляли только на специализированных судах типа «Иван Новиков», а в 1983 г. — на судах типа «Варнемюнде». Конструктивные особенности последних и стали причиной замедления разгрузки.

Замедлилась и скорость обработки навалочных грузов ввиду подачи судов, заполненных одновременно и углем, и клинкером. Так, из 45 подошедших теплоходов типа «Углеуральск» две трети были загружены смешанно. А так как на втором районе не было возможности одновременно выгружать и то, и другое, то резко упала производительность механизированных линий, выросло время разгрузки. На увеличение простоев судов повлияли и неблагоприятные погодные условия.

Средняя численность работающих достигла 3 029 чел., в их числе насчитывалось 997 женщин. По категориям персонал делился так: портовые рабочие и плавсостав — 1 789, инженеры и служащие — 891, обслуживающие — 349 чел. По стажу работы люди распределились следующим образом: до одного года — 427, от года до трех — 511, от трех до пяти лет — 601, от пяти до десяти лет — 638, свыше десяти лет — 852 чел. Начальное образование имели 320, восьмиклассное — 891, девятиклассное — 307, общее среднее — 976, среднее специальное — 406 и высшее — 129 чел. Последних за год стало больше на двадцать, а специалистов со средним специальным — на двенадцать человек. Среднемесячная зарплата снова подросла и составила уже 435 руб.

Лучшей по производственным показателям в первом полугодии стала укрупненная бригада докеров-механизаторов Г. С. Зибукова. Она первой, еще 20 мая, завершила выполнение плана трех лет пятилетки. Сменная выработка составляла 115—120 %, в коллективе трудились двадцать ударников коммунистического труда, пятеро его членов имели правительственные награды. Лучшей бригадой Петропавловска за 1983 г. признаны докеры-механизаторы Е. П. Размятова. За долголетнюю работу в порту начальник портофлота В. Ю. Зак, бригадир Г. С. Зибуков и докер Н. Е. Стародубцев награждены знаками «Почетному работнику Морского флота». Медали «Ветеран труда» вручены тридцати семи заслуженным работникам.

Число уволенных уменьшилось на 69 чел. Так называемый «коэффициент текучести», то есть отношение числа уволенных к общей численности, составил 7,8 % и оказался меньше прошлогоднего на 0,8 %. Зато выросло количество прогульщиков. Это объяснялось не ухудшением производственной дисциплины, а «более повышенным вниманием к ней, введением более жесткого контроля (наркологического в автохозяйстве и у механизаторов, организация контрольных рейдов в ночное время на погрузо-разгрузочных работах и в портофлоте)». С приходом в ноябре 1982 г. к власти в стране Ю. В. Андропова, считавшегося сторонником жестких мер в наведении общественного, трудового и государственного порядка, на предприятиях развернулись кампании по ужесточению дисциплины.

С 1956 года трудится в Петропавловском морском торговом порту Олег Иванович Грень, исполнительный и добросовестный работник, крановщик бригады докеров В. А. Шебякина. За многолетний труд на одном предприятии ему присвоено звание «Заслуженный ветеран порта».

Фото С. ЗАГОРСКОГО.

Крановщик О. И. Грень, 1983 г.

ПОБЕДИТЕЛИ

На состоявшемся заседании порткоммора подведены итоги работы подразделений порта за январь 1983 года. Среди бригад докеров-механизаторов первое место присуждено бригаде Е. П. Размятова, на втором месте — бригада В. М. Шабунина, третье место поделили докеры из бригады Е. Ю. Рыжова и Н. В. Жиленкова.

Среди судов портофлота первенство досталось экипажу дизель-электрохода «Авачинский» (капитан В. А. Авдеев), буксира «Гейзер» (капитан И. И. Хмиль) и теплохода «Снабженец» (капитан В. В. Макаров).

Был заключен договор на парное социалистическое соревнование ореди бригад докеров-механизаторов двух портов: Г. С. Зибунова—Г. Г. Подгузова, Е. П. Размятова—В. И. Колесникова, В. С. Мищенко—В. Л. Линичука и между двумя экипажами судов — «Капитан Несытов» и «Капитан Крылов», а также будут соревноваться между собой коллективы Петропавловского и Усть-Камчатского морских портов.

Г. ЖЕБРОВСКАЯ.

Заметка из «Моряка Камчатки»
за 24 февраля 1983 г.

Руководство, общественные организации и кадровая служба принимали дополнительные меры «по активизации трудящихся в борьбе за укрепление дисциплины труда». Во всех подразделениях прошли обсуждения проектов закона «О трудовом коллективе» и постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС «Об усилении работы по укреплению социалистической дисциплины труда». При этом предложения, высказывавшиеся трудящимися, действительно, анализировались, и некоторые нашли отражение в окончательной редакции упомянутых документов.

Вскоре началось «претворение в жизнь» закона о трудовом коллективе. В частности, все нарушители дисциплины, и производственной, и общественной, наказывались администрацией с учетом мнения тружеников. Так, решениями собраний бригад Остапенко и Урбанова из них исключили трех докеров. Одного бригадира предупредили о слабом ведении воспитательной работы с подчиненными.

Прошедший в июне 1983 г. Пленум ЦК КПСС поставил перед всеми партийцами более высокие требования к содержанию идеологической работы, к формам ее организации и методам ведения. Парткомы на местах занялись проверкой «состояния и боеспособности идеологического арсенала» и его соответствия главной задаче дня — налаживанию социалистической дисциплины труда. За шесть месяцев 1983 г. в порту отмечены 173 прогула, из которых треть пришлась на докеров-механизаторов. Это было заметно больше, чем в предыдущие годы. Но больше гулять не стали, просто отмеченное явление имело оборотную сторону. Некоторые коллективы, буквально откликнувшиеся на призыв партии, перестали скрывать нарушения в своих «недрах». В результате они оказались жертвами собственной честности: наличие прогула автоматически выводило их из борьбы за призовое место в соревновании.

Примером «недавней нравственной драмы» называлась одна из докерских бригад: «Годами в этом коллективе люди пили, и пристрастие к алкоголю не раз приводило к трагическим исходам. По поводу и без повода тридцать человек, “полным комплектом”, отправлялись после работы принять по стаканчику. Десятеро из бригады только за прошлый год поплатились тринадцатой зарплатой… Бригаду наполовину расформировали, нескольких человек направили на лечение в лечебно-трудовой профилакторий…»

Вот к чему привела попытка нарушить царившую практику «благополучных отчетов», не отражавших истинного положения дел. Документы на зарплату, представляемые в отдел кадров порта и бухгалтерию погрузрайона, рисовали благополучную картину состояния трудовой дисциплины. При этом неплохие производственные показатели словно узаконивали эту практику. Подобный формализм влек за собой большие идеологические потери, а именно — всеобщее неверие в декларируемое.

Действующий «идеологический актив» порта насчитывал более девятисот человек: из трех тысяч работающих каждый третий состоял в том или ином общественном органе, что тоже вело к формализму. Партгрупорги, парторганизаторы, агитаторы, политинформаторы, народные контролеры усиленно трудились, как это следовало из протоколов собраний и заседаний, решая свои задачи. Но на деле выяснялось, что далеко не все работники знали, чем же конкретно они занимаются.

За 1983 г. более тридцати прогульщиков лишились дополнительного отпуска, полагавшегося за непрерывный стаж работы, а пропущенные дни вычли из их очередных отпусков. Трем работникам перенесли очередь на получение или расширение жилья на десять номеров назад (интересно, что им, узнав о таком наказании, сказали жены?). Собрания и цехкомы рассмотрели проступки 218, а товарищеские суды — 56 чел.

Продолжилась борьба с пьянством. На учет в наркологическом диспансере принудительно поставлены двадцать три пьяницы, двоих отправили на «перевоспитание» в лечебно-трудовой профилакторий. А всего за год в медвытрезвитель доставили тридцать пять любителей «зеленого змия», причем сорок шесть раз. Велось воспитание и иного рода: к работам привлекались 208 чел. из числа условно-досрочно освобожденных «зэков». За год в места лишения свободы за нарушение трудовой дисциплины и вновь совершенные преступления вернули десятерых…

Растущие год от года масштабы обработки флота побудили областные власти к поиску новых форм взаимодействия различных видов транспорта в месте их стыковки — порту. Причиной этого и стало создание на его базе в ноябре 1978 г. Камчатского транспортного узла по ленинградскому опыту. Вслед за изменением формы потребовалось сменить и ее наполнение — началось внедрение новых методов организации труда: хозяйственного расчета, бригадного подряда, применение коэффициента трудового участия (КТУ) при оплате труда.

Бригадный подряд на обработке транспортного флота в 1983 г. использовался меньше, чем наполовину: только на навалочных грузах, зерне и крупнотоннажных контейнерах. Его широкому внедрению мешали нехватка складов и теснота на территории. Количество большегрузных контейнеров росло, а складировать их было некуда. Зато бригадный подряд пришел в портофлот. Здесь создали группы судов, работавших на единый наряд. В них вошли буксиры «Вулкан», «Восток», «Гейзер», малые суда, перерабатывавшие песок, несколько плавкранов. Но некоторые группы получили

завышенные планы, оказавшиеся невыполненными. Экипажи лишились премий, среди них появились недовольство и разногласия. Потому-то на новые формы организации труда многие смотрели с опаской.

Один знатный бригадир говорил: «Я с применением КТУ не работаю, да и не буду. Мое мнение — давай план. Сегодня вот трехлетку закрыл, люди хорошо заработали. А что еще человеку надо? С дисциплиной — порядок. Нет, конечно, такого, чтоб не нарушали, нет. Прорабатываем, воспитываем. Вот вчера одному разгон устроили…» Ему возражали: «Дисциплина у тебя держится на твоих голосовых связках, уж очень много кричишь да материшься. Не понимаешь, что именно КТУ берет на себя роль коллективного и, главное, объективного воспитателя. Время сейчас такое, что не одним рублем довольствуется человек…»

Действительно, имелись два фактора, способствовавших улучшению качества и количества сделанного, — моральный и материальный. Пока считалось, что рабочим людом воспринят в качестве главного первый из них: «Не сила рубля — хотя и это важно — определяет потенциальные возможности бригады, а ее доброе имя». Но кое для кого основным уже становилось стремление «заколотить» побольше…

Вот несколько эпизодов из деятельности порта в 1983 г.

Январь выдался беспокойным: суда подходили неравномерно, часто нарушался ритм работы. За последнюю неделю месяца грузы пошли особенно интенсивно. Докеры делали все для того, чтобы перерабатывать их без задержек. Поступили сотни тонн продовольствия, сельскохозяйственной техники, фруктов. На прилавках петропавловских магазинов появились ананасы, яблоки, арбузы, бананы, консервированные овощи и фрукты. Успешно трудились коллективы знатных бригадиров Шабунина, Зибукова, Шляхова и Урбанова. За два последних дня месяца они сумели разгрузить трюмы теплоходов «Капитан Баканов», «Ржев», «Иван Скуридин», «Шушенское» и других. Только за эти несколько дней докеры переработали свыше 35 тыс. т.

Итоги работы подразделений за январь подвел порткоммор. Среди докеров-механизаторов первое место присуждено бригаде Е. П. Размятова, второе — В. М. Шабунина, третье — поделено коллективами Е. Ю. Рыжова и Н. В. Жиленкова. Среди судов портофлота первенство держали экипажи дизель-электрохода «Авачинский» (капитан В. А. Авдеев), буксира «Гейзер» (капитан И. И. Хмиль) и теплохода «Снабженец» (капитан В. В. Макаров). На заседании комитета был заключен договор на парное социалистическое соревнование среди бригад и экипажей Петропавловского и Усть-Камчатского портов.

Р. Ф. Баширов вручает свидетельство лучшего по профессии капитану парома «Авачинский» В. А. Авдееву

В феврале коллегия ММФ СССР и президиум ЦК профсоюза морского и речного флота за достижение наилучших результатов в соревновании работников ведущих профессий за 1982 г. присвоили звание «Лучший докер-механизатор ММФ» Сергею Прокопьевичу Абрамовскому, а звание

«Лучший рабочий по ремонту портовой механизации ММФ» — слесарю Юрию Александровичу Вшивкову. По условиям соревнования им полагалась и приличная денежная премия. Если же носитель такого почетного звания удерживал его три года подряд, то ему вручался ценный подарок.

Юрий Александрович Вшивков

В апреле портовики отлично поработали на ленинском субботнике. Отметить дату начала коммунистического труда — 12 апреля 1919 г., а также 113-ю годовщину со дня рождения «вождя мирового пролетариата», — вышли 2 016 чел. В ходе «коммунистической субботы» с судов сняли 3,5 тыс. т, на берегу Авачинской губы для строительных объектов города добыли 1 260 т песка, вывезли на автомашинах 3 068 т груза для клиентуры. Попутно благоустраивали городские микрорайоны. По сообщению начальника отдела труда и заработной платы порта И. И. Туровцевой, в Советский фонд мира были перечислены заработанные в этот день 7 тыс. руб.

8 сентября в портпункте Манилы при переезде на берег из перевернувшейся лодки пропал матрос-моторист нефтеналивной баржи «Гижига». Его поиски «результата не дали».

Первостроители на праздновании 40-летия родного предприятия (слева направо):
А. А. Хачатурян, Е. А. Тупиков, П. Т. Глубокий, Д. Н. Должиков, А. П. Метелкин,
П. Д. Пальчунов, Д. С. Москвин

В конце октября в Доме культуры рыбаков состоялся вечер, посвященный сорокалетию предприятия. В зал торжественно с алым стягом в руках вошел Герой Социалистического Труда Н. Е. Стародубцев, рядом с ним ассистенты — бригадиры-орденоносцы Г. И. Назаров и В. Г. Щелчков. Присутствующие

посмотрели фильм о современном порте: высокомеханизированном, с множеством кранов и автопогрузчиков. А о том, как начиналась его история сорок лет назад, рассказали первостроители П. Т. Глубокий и Е. А. Тупиков. Да, некогда ветеранам пришлось пережить немало трудностей. Сегодня они — Петр Тимофеевич Глубокий, Ефим Андронович Тупиков, Дмитрий Николаевич Должиков, Александр Петрович Метелкин, Павел Дмитриевич Пальчунов, Дмитрий Семенович Москвин, Акоп Асриевич Хачатурян, Федор Михайлович Фирсов — услышали много слов благодарности. Пионеры подшефной школы № 29 поднесли им цветы и ценные подарки.

Вслед за этим началось чествование первых ударников коммунистического труда В. П. Кузина, В. А. Мельникова, С. П. Ретивцева, М. Д. Журилова, Н. А. Ткачука и многих других. О лучших людях порта говорил в своем выступлении начальник порта Р. Ф. Баширов: «Своим творческим подходом к порученному делу способствуют выполнению поставленных задач наши портовики. Это член ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота, кавалер ордена Трудового Красного Знамени докер И. П. Егельский, заслуженный работник транспорта РСФСР бригадир М. А. Стеценко. У нас работают почетные работники морского флота: бригадир слесарей М. Д. Журилов, докер-механизатор Н. А. Ткачук, бригадир первой в порту бригады докеров коммунистического труда В. П. Кузин, знатные крановщицы В. Н. Васильева и Л. В. Юшкова, заслуженный ветеран порта, бывшая крановщица, а ныне бензозаправщица Л. Н. Чернушина».

Николай Аверкович Ткачук

Правительственных наград в разное время были удостоены 72 портовика: трое — ордена Ленина, один — ордена Октябрьской революции, семеро — ордена Трудового Красного Знамени, девять человек получили орден «Знак Почета», десять — ордена Трудовой славы 2-й и 3-й степени. Почетными работниками Морского флота СССР являлись 21, заслуженными ветеранами — 154, ударниками коммунистического труда — 1 146 чел. К сорокалетней годовщине на предприятии насчитывалось 45 коллективов коммунистического труда, здесь продолжали успешно трудиться 65 ветеранов Великой Отечественной войны.

Между прочим, к сорокалетнему юбилею порта прямое отношение имели не только первостроители, но и некоторые механизмы. В конце 1983 г. еще действовал ленд-лизовский кран «Американ Хойст», выпущенный в 1943 г. и переживший к тому времени несколько модернизаций. В строю находился и его собрат — плавкран «Вилей».

За 1983 г. портовские умельцы внедрили в производство 118 рацпредложений и пять изобретений, принесших экономический эффект в 152,1 тыс. руб.

В течение 1984 г. через порт прошло 3 448,2 тыс. т, как говорили в то время, «народно-хозяйственных грузов».

9 февраля 1984 г. скончался Генеральный секретарь ЦК КПСС Ю. В. Андропов. Спустя несколько дней портовики собрались на траурный митинг. Минутой молчания они почтили память покойного руководителя страны. «Весть о кончине Юрия Владимировича Андропова болью отозвалась в сердце

каждого советского человека, — сказал бригадир докеров В. Г. Щелчков. — Все силы, знания и опыт политического борца отдавал он служению Родине, народу. И очень много успел сделать за тот короткий срок, что возглавлял ЦК КПСС. В этот период были приняты кардинальные меры, направленные на ускорение развития экономики, укрепления партийной, государственной и трудовой дисциплины, на развитие творческой инициативы каждого. Самой большой данью памяти Юрия Владимировича Андропова будет продолжение этого курса, еще большая наша сплоченность вокруг Коммунистической партии, организованность и самоотверженный труд».

В ЧЕСТЬ ЮБИЛЕЯ ПОРТА

Традиционными стали в порту ежегодные конкурсы профессионального мастерства по пяти ведущим специальностям. В субботу и воскресенье два таких конкурса состоялись среди водителей автопогрузчиков и автохозяйства. В первом участвовали 20 человек — победителей социалистического соревнования, во втором — более 30 шоферов-асов.

Хорошее знание техники и грамотная ее эксплуатация с учетом контрольного времени — все это учитывало жюри при подведении итогов. Среди водителей автопогрузчиков победителями в своих возрастных группах признаны И. Большаков и М. И. Гулов. Последний восемь раз участвовал в подобных конкурсах и трижды выходил победителем. Обоим вручены алые ленты, Почетные грамоты и ценные подарки.

Призовые места заняли также А. Кезин, Ю. Кургузов, О. Ляпенко и Н. Якимов. Приз «За полю к победе» получил молодой водитель Игнат Назаров. Все победители конкурса получили в награду новые автопогрузчики для работы.

Четко и слаженно потрудилось жюри во главе с начальником службы механизации В. И. Демьяненко и председателем цехкома А. Т. Корявым. Специальные призы за большую подготовительную работу вручены слесарям А. Шишкину, Ю. Мандзию и Г. Дорофееву.

В старшей возрастной группе водителей автохозяйства первое место занял Н. Сусин, а среди молодежи — А. Чикалов. Призовые места также у В. Ломоносова, Н. Цыганова, Н. Колошницына и Р. Шакирова.

В честь юбилея порта в субботу состоялся и блиц-турнир по шахматам. Участ-

⊙ **Есть поговорка,**
забытая вовсе.
Кто теперь «камень
за пазухой носит!»
Вы в проходной
убедитесь-ка сами —
Все, что угодно,
но только не камень!

⊙ Не бегай с места на место, а то забудешь, где получать.

⊙ **Скопько вакансий появится, если каждого поставить на свое место!**

⊙ Первый трюм был «комом», зато отзывы — пальчики оближешь.

⊙ **У нашего бригадира все пальцы — указательные.**

⊙ Эффективность эффективнее без эффектов!

⊙ **Через проходную иногда проносят то, что ни в какие ворота не лезет.**

⊙ Меняю обязанности на права.

⊙ **Могу помочь нести чепуху.**

⊙ Надпись на дверях столовой № 1: «Ты меня уважаешь?».

⊙ **Докер Непьющев пообещал коллективу никогда больше не заглядывать в рюмку. Слово свое он держит — пьет только из стакана.**

⊙ Перед злоупотреблением — не разбалтывай...

⊙ **От браков атлантов с кариатидами рождаются грузчики.**

⊙ — С тобою, братец,
нету сладу:
На час работы —
требуешь бригаду.
— Тебя я что-то,
братец, не пойму —
А перекур мне
делать одному!

ЮМОР

ПОЛНОЕ ВЗАИМОПОНИМАНИЕ

Фрагмент газеты «Моряк Камчатки», посвященный 40-летию порта

Начальник отдела кадров порта А. В. Карташов заявил, что долг каждого советского человека — поддерживать ЦК КПСС «организованностью и классовой сознательностью, своим коллективизмом и самоотверженным трудом». Эти слова вошли в резолюцию, единодушно принятую участниками митинга.

Созданная в дни проведения декабрьского (1983 г.) пленума ЦК КПСС укрупненная комплексная бригада (УКБ) под руководством В. С. Кривецкого, работая с элементами хозрасчета, успешно справилась с поставленными задачами. В бригаде избрали совет из передовых и квалифицированных специалистов. Коллектив готовился к переходу на применение КТУ при распределении заработной

платы. В январе бригада обработала все транспортные суда методом бригадного подряда, при этом чистая интенсивность грузовых работ возросла на 5,9 %.

В апреле действовали уже три УКБ — в первом, втором погрузрайонах и на контейнерном участке. Отмечено изменение психологии их членов: люди стремились хозяйствовать с умом, рассчитывать на перспективу. Это вполне укладывалось в стратегию партии, заявленную в материалах декабрьского пленума ЦК КПСС: «Наши успехи в решающей мере будут зависеть от мобилизации масс, творческого отношения людей к порученному делу, дальнейшего развития социалистического соревнования».

НАШИ МАЯКИ

В Министерстве морского флота подведены итоги социалистического соревнования работников ведущих профессий за 1983 год. Группе работников Камчатского морского пароходства присвоены звания

«ЛУЧШИЙ КАПИТАН ММФ»

Капитан теплохода «Виталий Кручина» **В. А. Мищенко;**

Капитан теплохода «Григорий Ковальчук» **Н. Н. Тарасенко.**

«ЛУЧШИЙ БОЦМАН ММФ»

Боцман теплохода «Камчатский комсомолец» **А. В. Отрощенко;**

Боцман теплохода «Снежногорск» **В. П. Терехин.**

«ЛУЧШИЙ МОТОРИСТ ММФ»

Старший моторист-газоэлектросварщик теплохода «Серноводск» **П. С. Лысенко.**

«ЛУЧШИЙ БРИГАДИР КОМПЛЕКСНОЙ БРИГАДЫ ДОКЕРОВ-МЕХАНИЗАТОРОВ ММФ»

Бригадир докеров-механизаторов Петропавловского морского порта **Г. С. Зибуков.**

«ЛУЧШИЙ ДОКЕР-МЕХАНИЗАТОР ММФ»

Докер-механизатор Усть-Камчатского морского порта **Н. Н. Спасс;**

Докер-механизатор Петропавловского морского порта **Н. А. Чувашев.**

«ЛУЧШИЙ РАБОЧИЙ ПО РЕМОНТУ ПОРТОВЫХ МЕХАНИЗМОВ ММФ»

Слесарь Петропавловского морского порта **В. И. Пархоменко.**

Всё новое, передовое, прогрессивное использует в своем труде и труде своей бригады Геннадий Степанович Зибуков из Петропавловского морского порта.

Его укрупненная комплексная бригада уже сегодня перешагнула рубеж четвертого года пятилетки.

Геннадий Степанович Зибуков назван «Лучшим бригадиром укрупненной комплексной бригады докеров-механизаторов Министерства морского флота».

Фото Ю. ЯРОЦКОГО

«Наши маяки». «Моряк Камчатки», 17 мая 1984 г.

В течение 1984 г. в рамках внедрения новой техники применены технология переработки грузов в стропконтейнерах с полуавтоматическим самоотцепом, устройство для осмотра крупнотоннажных контейнеров, перегрузка емкостей автоматическим захватом. Разработан метод эксплуатации кранов при повышенной ветровой нагрузке. Также освоена опытная технология обработки новейшего отечественного атомохода.

13 июля в Авачинской губе произошло ранее невиданное событие: сюда впервые зашло огромное судно нового типа — лихтеровоз «Алексей Косыгин», доставивший для Петропавловска партию доселе неизвестных «плавучих контейнеров» — лихтеров, каждый из которых вмещал 380 т. Лихтеровоз встал на рейде. Встречать гигантское судно длиной 263, шириной 32 м, водоизмещением 60 тыс. т и скоростью хода 17 узлов на пассажирском теплоходе «Алексей Марков» отправились руководители области Д. И. Качин, П. П. Зиновьев, В. П. Шилохвост, Ю. П. Зацаринный, первый секретарь горкома Ю. Н. Львов, начальник КМП Ю. П. Терешин и начальник порта Р. Ф. Баширов. «Алексей Косыгин» спустил на воду восемнадцать лихтеров с генеральным грузом. Их отбуксировали к двум заранее подготовленным местам-накопителям на берегу — возле экспедиционного аварийно-спасательного отряда пароходства и базы портофлота. После разгрузки огромные плавучие контейнеры ждали здесь возвращения судна-матки, чтобы вновь подняться на его борт и отправиться во Владивосток за другим грузом. Пока же лихтеровоз отправился на Чукотку, а затем — в Канаду.

29 ноября славную шеренгу «Заслуженных ветеранов порта» пополнили еще тринадцать уважаемых людей. Высокого звания удостоились В. А. Афанасьев, З. М. Кузнецова, С. Д. Кузьмин, К. Я. Москвина, Г. И. Везеров, А. С. Слободяник, А. А. Смирнов, В. В. Смирнов, В. А. Суркачев, Н. З. Сысоева, В. П. Шевцова, А. П. Цыбульская, Л. П. Мищенко.

Министерство Морского Флота

Труд в СССР — дело чести, дело славы, дело доблести и геройства!

СВИДЕТЕЛЬСТВО

заслуженный ветеран порта

Смирнов Алексей Александрович

За долголетнюю безупречную работу в Петропавловск-Камчатском морском торговом порту ММФ и активное участие в общественно-политической жизни коллектива, совместным решением администрации порта, партийного комитета и порткоммора от „29" ноября 1984 года присвоено почетное звание „Заслуженный ветеран порта" с вручением почетной алой ленты через плечо.

Начальник Петропавловск-Камчатского морского торгового порта /Р.Ф.Баширов/

Председатель портового комитета профсоюза /В.В.Гольцов/

Секретарь партийного комитета порта /В.А.Кокоренко/

Свидетельство заслуженного ветерана порта А. А. Смирнова

Такое высокое звание можно было не только получить, но и лишиться его. Что и случилось в этот же день с работником первого погрузрайона «за систематическое нарушение трудовой дисциплины и общественного порядка». С ходатайством об этом выступил совет профилактики.

ЗНАТНЫЙ ДОКЕР

Второй раз выдвигают работники Петропавловского морского торгового порта кандидатуру Юрия Алексеевича Дворцова в депутаты городского Совета народных депутатов.

Работоспособность Юрия Алексеевича подчас удивляет многих, ведь он — первоклассный специалист, член профкома, член КПСС. А в свое время оказал большую помощь в организации хозрасчетной, укрупненной бригады В. С. Кривецкого, в которой сейчас и работает.

В 1982 году за честный, добросовестный труд Ю. А. Дворцова наградили медалью «За трудовое отличие». Да, он действительно является примером во всем — тот, за кого 24 февраля отдадут свои голоса избиратели.

Фото В. ЧУРИНА.

Ю. А. Дворцов. «Моряк Камчатки», 21 февраля 1985 г.

В 1985 г. порт при плане 3,405 переработал 3,616,6 тыс. т, то есть 106,2 %. Себестоимость перевалки тонны груза составила 2 руб. 82 коп. Предприятие получило прибыль в 13 115 тыс. руб., затратив 29 966 тыс. руб., из них 12 068 — на заработную плату.

24 февраля 1985 г. состоялись выборы в местные Советы народных депутатов. Коллектив портовиков выдвинул кандидатом в депутаты Петропавловского горсовета, причем уже второй раз, Юрия Алексеевича Дворцова, работника УКБ В. С. Кривецкого. Он в свое время оказал большую помощь в организации этого коллектива. В 1982 г. его наградили медалью «За трудовое отличие». Кандидатом в областной Совет народных депутатов стала тальман, комсомолка Людмила Сергеевна Антоненко. Ее выдвинул коллектив контейнерного участка и бригады Г. И. Назарова. Людмила легко сходилась с людьми. «Невозможно представить ее рассерженной — всегда с улыбкой, с шуткой, и мороз ее не берет!» За несколько лет работы Людмила удостоилась звания «Тальман отличного качества», не допустив ни одного случая коммерческого брака.

В марте 1985 г. скончался Генеральный секретарь ЦК КПСС К. У. Черненко. Новым генсеком избран М. С. Горбачев. 23 апреля на знаменитом «апрельском пленуме» ЦК КПСС он провозгласил новый политический курс партии — на ускорение социально-экономического развития страны на основе эффективного использования достижений научно-технического прогресса. 15 октября прошел очередной пленум ЦК КПСС, обсуждавший проекты новой редакции программы партии, изменения в ее уставе и «Основные направления экономического и социального развития СССР на двенадцатую пятилетку и на период до 2000 г.». Эти документы стали стержнем развернувшейся кампании «достижения нового качественного состояния советского общества», вскоре получившей обобщенное название «перестройка». Все это, по мысли высших партийных иерархов, должно было обеспечить «материально и духовно богатую, социально динамичную жизнь советских людей в условиях мира, еще полнее и ярче раскрыть возможности и преимущества цивилизации нового типа, олицетворяемой социалистическим строем». Подавляющая масса населения с большим энтузиазмом восприняла весть о начинающихся в стране переменах.

В середине года на первом погрузрайоне (начальник Н. Г. Калугин) уровень механизации достиг 97 %. На контейнерном же терминале он составлял 100 %. Действовавшая здесь современная техника требовала особой слаженности и внимания людей. Старший стивидор комплекса В. Р. Шипилов особенно отмечал труд старшего тальмана О. П. Зеленской, докеров-механизаторов Ю. А. Дворцова, В. И. Данченко, И. М. Савенкова. Сделанная портом в прошлые годы твердая ставка на создание УКБ и перевод их на хозрасчет стимулировала труд, помогала вскрывать резервы повышения его производительности. Укрупненные бригады обрабатывали все судно, они могли лучше маневрировать людьми и техникой, выполнить большой объем работ. Теперь все их члены были конкретно заинтересованы в скорейшей разгрузке.

Каждая стадия переработки контейнера, будь то переброска с судна на берег или установка на склад, контролировалась по радио. Докерам существенно помогала автоматизированная система «Контейнер», накапливавшая сведения о каждом месте — откуда прибыло, кому, с каким грузом. Со временем предполагалось установить ее дисплеи у основных клиентов: на автотранспортных предприятиях города, крупнейших заводах и организациях. Это могло ускорить вывоз грузов. Пока же его задержка по-прежнему перегружала территорию, сопровождалась выпиской крупных штрафов. Это хорошо было видно на примере теплохода «Днепродзержинск», привезшего для объединения «Сельхозтехника» 2 800 т известковой муки, очень нужной совхозам области. За двое суток ее получили всего 900 т, хотя объединение располагало собственным мощным автопарком, способным вывезти все доставленное напрямую.

Порт шел навстречу «слабосильным» клиентам, имевшим трудности с транспортом. За ними закреплялись шесть тягачей специальной группы по вывозке грузов. Все шире использовался новый способ разгрузки — «прямой вариант», при котором содержимое судовых трюмов сразу, минуя склад, попадало в кузов автомобиля.

5 июля 1985 г., во время празднования Дня работников морского и речного флота, в Москве произошло знаменательное событие. Министр морского флота СССР Т. Б. Гуженко вручил почетную грамоту министерства, диплом ЦК профсоюза, медаль и удостоверение лауреата премии имени инициатора стахановского движения на водном транспорте А. И. Петраша передовому члену шабунинской бригады — докеру-механизатору первого класса В. Т. Цыганенко. В числе награжденных лучших представителей рабочего класса всех бассейнов страны он участвовал также в торжественном собрании в честь профессионального праздника водников и в возложении цветов на могилу Неизвестного солдата у Кремлевской стены. Родной коллектив лауреата — комплексная бригада В. М. Шабунина — в это время продолжала ударно трудиться. Она первой в порту завершила план пятилетки, находясь в экспедиции в северном пункте Корякии.

В течение 1985 г. через портовский УКК прошло 746 чел. Несмотря на столь внушительное число слушателей, имевшаяся учебная база перестала отвечать потребностям. Под комбинат приспособили помещения на третьем этаже здания морвокзала. Здесь имелись две учебных аудитории и один кабинет общей площадью 156 «квадратов», где разместились начальник комбината и мастера. Тут же теснились библиотека, канцелярия и преподавательская. В качестве еще одного учебного класса использовался кабинет техники безопасности первого района. Специальные помещения для хранения инвентаря, учебных пособий и инструмента отсутствовали. Условия для работы персонала и пребывания курсантов оценивались как неудовлетворительные. Семиметровые потолки придавали помещениям плохую акустику, при этом звукоизоляция между ними была скверная, а полы покрыты кафелем. Было холодно, зимой сотрудники и учащиеся сидели в верхней одежде, туалеты отсутствовали. Устаревшая мебель требовала замены.

Все наглядные пособия преподаватели и курсанты сделали собственными руками. В одном кабинете размещались наглядные пособия для подготовки крановщиков, водителей электропогрузчиков, макеты портальных кранов «Сокол», «Ганц», «Апплеваж», действующая модель крановой электрической панели, узлы и части механизмов кранов, разрез двигателя внутреннего сгорания. Во втором кабинете имелись стенд грузозахватных приспособлений, макеты грузов и трюма судна. В учебном процессе использовались более двухсот плакатов, библиотека насчитывала семьсот книг. Преподавали на курсах инженеры управления порта и районов. Большинство из них делали это неохотно из-за занятости на основной должности, в «приказном порядке». Постоянных специалистов не имелось: работать с низкими окладами — 130 руб. в месяц — никто не хотел.

В порту из-за тесноты невозможно было выделить специальную учебную площадку или полигон. Не имелось специально оборудованных для практического обучения механизмов. Занимались прямо на рабочих местах, то есть, по сути, учеба заменялась производственной практикой. Инструкторами назначали опытных рабочих. Если группа насчитывала более 15 чел., то их освобождали от основной работы. По словам начальника УКК Ю. А. Божко, «в связи со стесненными условиями порта в перспективе значительного улучшения и развития учебно-материальной базы не ожидается».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРЯК КАМЧАТКИ

ОРГАН ПАРТКОМА, УПРАВЛЕНИЯ КАМЧАТСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА, БАССЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РАБОЧИХ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА

ЧЕТВЕРГ, 30 МАЯ 1985 г. № 22 (3772) ГОД ИЗДАНИЯ 35-й

СТАХАНОВЦЫ БРИГАДЫ НИКОЛАЯ ЖИЛЕНКОВА

Анатолий Бутаков трудится в морском торговом порту девять лет. Свою профессию любит и знает, умеет работать на всех машинах и механизмах, которые имеются в распоряжении докеров-механизаторов. За ударный труд Анатолий не однажды награждался Почетными грамотами и ценными подарками.

В феврале нынешнего года бригада Николая Васильевича Жиленкова завершила выполнение пятилетнего плана. Эта большая трудовая победа далась нелегко, но в бригаде Н. В. Жиленкова таких, как Анатолий Бутаков, — большинство, и для них давно стало потребностью, нормой работать с полной отдачей сил, с честью выполнять социалистические обязательства — так, как поступали стахановцы

НА СНИМКЕ: докер-механизатор Анатолий Бутаков отправляет груз потребителю.

Фото В. ЧУРИНА.

«Моряк Камчатки» рассказывает о труде бригады Н. В. Жиленкова

В начале января 1986 г. ММФ СССР издало приказ о ликвидации в подведомственных портах погрузо-разгрузочных районов и о создании производственно-перегрузочных комплексов (ППК).

Петропавловский порт перешел на безрайонную (двухзвенную) структуру управления погрузочно-разгрузочными работами 1 марта 1986 г. Этому предшествовала большая подготовительная работа. Она началась еще в 1983 г. А в ноябре 1985 г. начальник порта Р. Ф. Баширов участвовал в совещании руководящих работников портов и пароходств ММФ в Ленинграде, обсуждавшем возможность применения новой структуры управления. Участники совещания познакомились с предложениями руководства Калининградского, Выборгского и Николаевского портов, уже работавших по новой структуре в порядке эксперимента, наметили пути перехода на нее.

Для практического изучения имевшегося опыта в начале января 1986 г. в Калининградский и Таллинский морские порты отправились начальник первого района Н. Г. Калугин, начальник лаборатории НОТ Р. Т. Ворона, старший механик В. М. Бугаев и бригадир докеров-механизаторов В. С. Мищенко. Итоги их командировки рассматривались руководством предприятия, парткомом и обсуждались на совете бригадиров. Решено упразднить два ранее существовавших грузовых района, а на десяти причалах создать три ППК, специализированных по роду перерабатываемых грузов: ППК-1 (начальник Ю. К. Чакин), ППК-2 (начальник Н. Г. Калугин) и ППК-3 (начальник В. П. Кулаков).

В состав ППК вошли сквозные хозрасчетные укрупненные комплексные бригады докеров, складской персонал и оперативные работники, непосредственно обеспечивавшие обработку транспортных средств. Также были организованы производственный комплекс механизации (ПКМ) (начальник В. И. Демьяненко), на который возложили ремонт и техническое обслуживание перегрузочной техники, и комплекс социально-бытового обеспечения погрузочно-разгрузочных работ (начальник В. С. Ситько). Одновременно централизован ряд управленческих функций, ранее выполняемых районами, с передачей их непосредственно отделам управления порта. Так, в отделе главного технолога сосредоточили технологическое обеспечение грузовых работ. Появившийся участок теперь непосредственно подчинялся этому отделу. Диспетчерское руководство ППК передано главной диспетчерской; техническое обеспечение и ремонт перегрузочных машин — отделу механизации; табельный учет кадров — отделу кадров; планирование и учет — планово-экономическому отделу; нормирование — отделу организации труда и заработной платы. Решено создать хозрасчетный участок по добыче и переработке песчано-гравийной смеси и включить его в ППК-1. Ранее этим занималась механизация первого района. С учетом предложений коллективов ППК и других подразделений порта заместитель начальника порта по экспедиции в КАО Г. Е. Плотица получил указание к концу года подготовить материалы для выделения экспедиции в специализированный хозрасчетный комплекс.

Все эти преобразования преследовали одну цель — освободить персонал ППК от значительной части вспомогательных забот и дать ему возможность собрать усилия на главной цели — повышении интенсивности обработки флота и качества переработки грузов.

Работники ППК-1 предложили преобразовать комплекс в хозрасчетный коллектив, работающий на принципах коллективного подряда и внутрипроизводственного хозрасчета. Коллектив охватил докеров и ремонтников, хозрасчетные укрупненные комплексные сквозные бригады (ХУКСБ), оперативных работников и складской персонал. В состав ППК-1 вошли также экономист и нормировщик. Вскоре заработал совет подрядного коллектива. Общее собрание работников ППК-1 постановило распределять коллективный заработок, то есть премии, с учетом личного вклада в общие результаты работы с помощью КТУ.

Полновластным хозяином причалов ППК-1, специализировавшегося на навалочных грузах, была ХУКСБ-1 под руководством прославленного бригадира Е. П. Размятова. Опыт ее работы быстро показал, что проведенные преобразования позволили оперативно менять расстановку людей, передавать смены, что называется, «на ходу», непосредственно на местах. Исчезли понятия «выгодная» и «невыгодная» работа, поскольку оплата труда в бригаде велась по единому наряду-заданию за сутки, и зарплата каждого зависела от того, насколько успешно выполнен весь комплекс грузовых и связанных с ними вспомогательных операций — с учетом КТУ, устанавливаемого каждому докеру.

Основной состав ХУКСБ-1 трудился преимущественно в дневную и вечернюю смены. На ночь оставалось минимальное число докеров, в основном для работы на кране и только при наличии под обработкой судна. Все докеры имели высокую квалификацию: средняя классность в бригаде составляла 2,4. Первый класс имели 19, второй — 12, третий — 8 чел. Взаимоотношения бригады и администрации ППК-1 строились на основе хозрасчетных договоров.

В состав бригады вошли не только докеры, но и 23 ремонтных рабочих. Это обеспечивало единство всех экономических и производственных интересов. Трехмесячная работа показала, что от такого

объединения выиграли все: и флот, и порт, и члены бригады, и в целом коллектив ППК. Производительность труда выросла на 20, а заработная плата — на 13 %.

Члены бригады решали не только производственные задачи, но и активно откликались на события в стране. Они перечислили значительную сумму заработанных средств на помощь пострадавшим от землетрясения в Душанбе и от аварии на Чернобыльской АЭС, сдавали деньги в Советский фонд мира. Размятовцы дружили с воспитанниками областного детского дома: помогали с ремонтом, покупали ребятам подарки к праздникам, перечислили детям свою премию в размере 1 000 руб.

Коллектив, работавший под девизом «Двенадцатой пятилетке — ударный труд!», стремился выполнить повышенные социалистические обязательства, взятые в честь предстоящего 70-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Своим отношением к делу он подтверждал мысль руководителя страны — Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева о том, что «начатая по инициативе партии перестройка касается всех и во всем». Совсем недавно, на встрече с партийным активом Краснодарского края, генсек заявил: «Ставка на научно-технический прогресс, на интенсивные технологии, на человека, которого мы включаем в новые методы хозяйствования и управления, прежде всего через коллективный подряд, хозрасчет — все это заслуживает самой горячей поддержки и одобрения».

Об этом же говорилось и в совместном постановлении ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за успешное выполнение заданий двенадцатой пятилетки»: «Всемерно повышать роль морального фактора в соревновании, вовремя замечать, поддерживать и возвышать творческую инициативу, совместный труд, профессиональное мастерство рабочих, специалистов, представлять наиболее отличившихся к правительственным наградам».

В конце сентября в порту распространилась радостная весть: бригадир ХУКСБ-1 Е. П. Размятов выдвинут на соискание Государственной премии СССР за 1986 г. с формулировкой «За выдающиеся достижения в труде на морском транспорте»…

В. М. Шабунин, июль 1986 г.

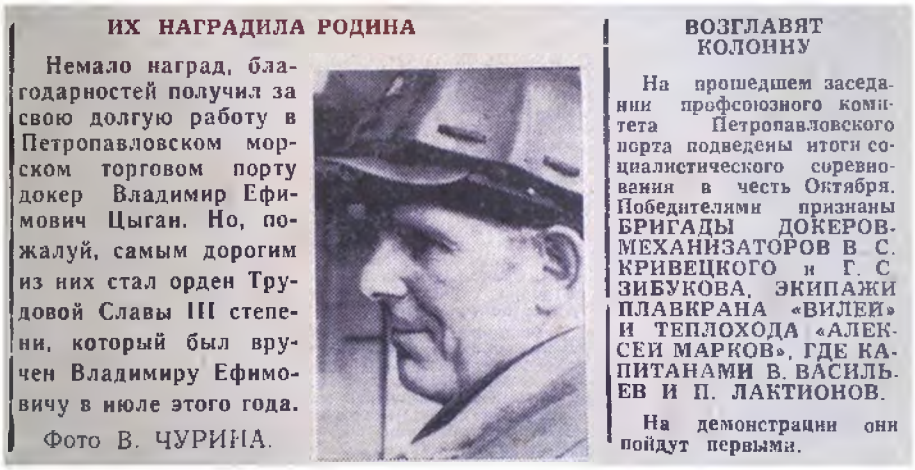
Основой ППК-2 стала сквозная укрупненная комплексная бригада (СУКБ) докеров из 400 (!) чел., разделенная на четыре сменные бригады. Такого большого коллектива не было ни в одном из портов страны. Он заработал 21 марта под руководством бригадира-стивидора И. А. Белых. Сменными бригадирами стали В. С. Мищенко, Г. С. Зибуков, В. М. Шабунин и В. Г. Щелчков. Уже в середине апреля появились первые положительные результаты преобразования: теплоходы «Полина Осипенко» с импортными овощами, «Отомар Ошкалн» с мясом и «Диксон» с цементом были обработаны намного раньше нормативного срока. Правда, неудовольствие докеров вызывала деятельность еще «не перестроившейся» эксплуатационной службы КМП: «Вот, старались — на сутки раньше обработали теплоход "Виталий Кручина", а он после этого еще двое суток на рейде стоит…»

Преобразование структуры управления требовало за собой изменение учета и планирования. Здесь имелись сложности, например, с возможностями вычислительного центра пароходства. Это вылилось в организацию портом группы «АСУ ТП "Контейнер"» в составе 13 чел. Нуждалось в изменении существовавшее деление работников на «портовых» и «внепортовых», которому, оказывается, мешала установленная система льгот. Значительно повысилась роль, расширились права работников главной диспетчерской. На них были возложены координация и контроль деятельности ППК, оперативное решение вопросов их взаимодействия. Но не все они пользовались льготами, установленными ММФ. Это касалось и отдела главного технолога, и других, получивших управленческие функции, ранее принадлежавших грузовым районам.

После изменения структуры управления основной деятельностью постепенно совершенствовались вспомогательные подразделения. Так, в механических мастерских вместо десяти бригад появились три укрупненных комплексных. В одну из них введен мастер. В автохозяйстве создана единая укрупненная бригада рабочих по ремонту и техническому обслуживанию техники из 30 чел.

В конце ноября 1986 г. прошел очередной «День предприятия» с чествованием передовиков производства и старейшин. На сцене перед заполненным до отказа залом с алыми лентами «Заслуженный ветеран порта» через плечо стояли тридцать девять человек — те, кто четверть века отдал родному предприятию, те, кто своим добросовестным трудом заслужил право участия в церемонии. Под торжественные звуки оркестра им вручили цветы, памятные подарки и альбомы. Звучали добрые слова пожеланий. С приветствием к собравшимся обратился заместитель председателя облисполкома В. Я. Абаев: «Порт — это ворота Камчатки для грузов и для пассажиров. И вы — первые встречающие все то, что идет через эти ворота жизни. Сегодня я с большим удовольствием вручаю правительственные награды самым лучшим, самым достойным членам вашего замечательного коллектива».

В лучах иллюминации на груди бригадира слесарей-судоремонтников Ю. А. Вшивкова засверкал орден Дружбы народов, а у начальника порта Р. Ф. Баширова — орден «Знак Почета». Орденом Трудовой славы 3-й степени отмечен производственный путь докера-механизатора В. Е. Цыгана, медалью «За трудовую доблесть» — докера А. С. Иванова, медалью «За трудовое отличие» — его коллеги Ю. И. Рябкова.



ИХ НАГРАДИЛА РОДИНА

Немало наград, благодарностей получил за свою долгую работу в Петропавловском морском торговом порту докер Владимир Ефимович Цыган. Но, пожалуй, самым дорогим из них стал орден Трудовой Славы III степени, который был вручен Владимиру Ефимовичу в июле этого года.

Фото В. ЧУРИНА.

ВОЗГЛАВЯТ КОЛОННУ

На прошедшем заседании профсоюзного комитета Петропавловского порта подведены итоги социалистического соревнования в честь Октября. Победителями признаны БРИГАДЫ ДОКЕРОВ-МЕХАНИЗАТОРОВ В. С. КРИВЕЦКОГО и Г. С. ЗИБУКОВА, ЭКИПАЖИ ПЛАВКРАНА «ВИЛЕЙ» И ТЕПЛОХОДА «АЛЕКСЕЙ МАРКОВ», ГДЕ КАПИТАНАМИ В. ВАСИЛЬЕВ И П. ЛАКТИОНОВ.

На демонстрации они пойдут первыми.

В. Е. Цыган, ноябрь 1986 г.

Почетные грамоты, удостоверения «Ветеран порта» получили и те, кто двадцать лет безупречно трудились на благо Камчатки, внося посильную лепту в становление предприятия, в его высокие производственные достижения. Чествовали и наставников — людей, к которым впервые приходили еще ничего не умеющие новички. Год-другой, и они становились мастерами своего дела, полноправными членами трехтысячного коллектива портовиков.

По традиции поздравить старших товарищей с заслуженными наградами и почетными званиями пришли воспитанники детского сада № 55 и подшефной школы № 29. Под бурные аплодисменты детвора исполняла музыкальные номера, специально подготовленные для столь торжественного вечера. Завершился он большим праздничным концертом. Участники художественной самодеятельности не скупились на песни, шутки и танцы.

В ноябре же со словами «Спасибо, докеры!» через газету «Моряк Камчатки» поблагодарили неравнодушных людей, отозвавшихся на просьбу о помощи, сотрудники Паланского окружного краеведческого музея. «Работники Паланской экспедиции Н. Н. Ткачук, Ю. В. Лиходей и водитель "Паланскремтехпредснаба" Н. М. Продан погрузили на автомашину, перевезли и выгрузили контейнер с оборудованием для окружного краеведческого музея. И это в свой выходной! Критическая ситуация

была преодолена… Казалось бы, рядовой случай, но как радует любая поддержка со стороны — вновь и вновь убеждаемся в том, что человек человеку в нашей стране товарищ!»

В 1986 г. при плане 3 580 портовики переработали 3 992 тыс. т. Это был самый высокий результат за всю историю предприятия. Себестоимость перевалки тонны по сравнению с прошлым годом снизилась и составила 2 руб. 50 коп. Получено почти 17 млн руб. прибыли.

Заслуженные ветераны порта (слева направо). Первый ряд: токарь автобазы А. Ф. Григорьев, слесарь С. С. Кириченко, бригадир докеров А. А. Валяев, старший инспектор Л. И. Жихарева, помощник начальника порта И. П. Бескоровайный, бухгалтер З. А. Желнина, бригадир слесарей В. А. Мельников, заместитель начальника порта по кадрам и быту С. М. Цыбульков. Второй ряд: крановщик Н. А. Черных, начальник района Н. К. Жихарев, механик Д. Е. Мелихов, кассир М. И. Лихачева, начальник порта Ю. П. Терешин, машинист Н. Т. Глубокий, таксировщица В. Ф. Светловская, водитель А. Ф. Суворов, лоцман В. Д. Конышев, токарь В. П. Михайлов (из собрания В. А. Мельникова)

ВЗГЛЯД В 1987

Каким он будет, наступающий год? Плодотворным, счастливым и, конечно же, мирным! А для докера Петропавловского морского порта Александра Сергеевича Иванова станет еще одной ступенью, ведущей к вершине мастерства.

Бригада Г. С. Зибукова, в которой он трудится в течение года часто называлась в числе лучших, а в октябре докеры досрочно отрапортовали о выполнении задания года.

В ноябре встретил Новый год и коллектив порта. По этому факту можно представить, какие мастера в нем работают! Среди лучших выделено имя и механизатора первого класса, члена совета бригады А. С. Иванова, награжденного в минувшем году медалью «За трудовую доблесть».

Пусть же наступивший год принесет Александру Сергеевичу не менее достойную оценку его почетного труда!

Фото С. ЗАГОРСКОГО

А. С. Иванов, декабрь 1986 г.

В распоряжении порта находилось 136 596 кв. м жилой площади, из них 5 683 — в ветхих строениях. Здесь жили в общей сложности 15 333 чел. Еще 623 чел. пребывали в общежитиях. В этом году был компьютеризирован учет квартплаты, коим было «охвачено 5 160 квартиросъемщиков, или 100 %». Вычислительная техника была опробована и на начислении зарплаты в пяти подразделениях, но из-за отсутствия площадей для установки машин полное внедрение расчетной программы откладывалось на следующий год.

В январе 1987 г. в Москве состоялся очередной пленум ЦК КПСС, посвященный проблемам ускорения развития экономической и социальной жизни страны с повесткой «О перестройке и кадровой политике партии». Основной упор делался на подбор и расстановку руководителей. Не за горами было и их избрание на общих собраниях коллективов предприятий на, как говорили тогда, «альтернативной основе», то есть из нескольких кандидатур.

В практику работы порта давно был введен принцип отбора потенциальных руководителей, наличие «кадрового резерва», составленного не только на основе анкетных данных, но с учетом деловых качеств и умения работать с людьми. Как конкретный пример назывался выпускник Одесского института инженеров Морского флота Александр Иванович Вовкотруб. Придя в порт, он работал старшим инженером по нормированию, а потом был направлен в один из отделов КМП, но остался в резерве порта. А когда на заслуженный отдых ушел главный экономист порта А. П. Харитонова, общее мнение было таково: ее должен заменить именно А. И. Вовкотруб, хорошо знающий дело и умеющий контактировать с людьми.

Показателен и пример инженера-электрика Владимира Николаевича Агейчика. Он быстро сумел организовать деятельность электрохозяйства производственного комплекса механизации. Когда в начале 1987 г. на пенсию вышел главный энергетик порта В. Н. Кузнецов, то его с успехом заменил В. Н. Агейчик.

Более года действовала конкурсная система замещения вакантных должностей. Прошли три конкурса: на выдвижение главного диспетчера, главного инженера портофлота, старшего инженера отдела грузовой и коммерческой работы. Опыт назначения на руководящие должности показывал, что лучшие результаты достигались тогда, когда кандидатами являлись не «сторонние», а свои, «выросшие» в порту. Изменилась и работа аттестационных комиссий. В 1986 г. не были аттестованы три инженерно-технических работника. Они состоялись как хозяйственники, но совершенно не занимались ни обязательным тогда воспитанием подчиненных, ни общественными делами. Зато по рекомендации комиссии персональные надбавки к должностным окладам получили семь специалистов.

17 марта 1987 г. в 14.10 произошел несчастный случай со смертельным исходом с машинистом автохозяйства. При запуске двигателя бульдозер двинулся задним ходом. Машинист, стоя на брусе отвала, пытаясь остановить двигатель, не удержался и упал на гусеницу. Его протащило под подкрылком и сбросило под тяжелую машину…

В марте с патриотическим почином: «Народному добру — полную сохранность!» выступили докеры-механизаторы ППК-2. Эта важная инициатива преследовала уменьшение потерь на морском транспорте, в частности, на напряженной линии Петропавловск — Владивосток. По ней ходили десять судов КМП и семь судов ДВМП, годовой объем перевозок превышал миллион тонн. От несохранности перевозимого и перерабатываемого в портах груза оба пароходства в 1986 г. оплатили претензий клиентуры на сумму 596 тыс. руб. Инициатива и была направлена на устранение этих потерь.

На призыв земляков первыми откликнулись моряки передового комсомольско-молодежного экипажа теплохода КМП «Виталий Кручина» (капитан В. А. Мищенко), а затем и коллектив ППК-5 Владивостокского порта (бригадир В. В. Бутин). Состоялся обмен делегациями, были разработаны условия, заключен совместный типовой договор. Участники патриотического движения решили сократить убытки вдвое. Они договорились с администрациями обоих портов о коллективной, бригадной ответственности, по каждому рейсу теперь заполнялся особый «паспорт рабочей гарантии». Началось очередное «социалистическое соревнование». Его результаты появились довольно быстро: во Владивостокском порту убытки снизились на 72,5 %, а в Петропавловске составили всего 1 000 руб.

19 мая в Москве на совместном заседании коллегии ММФ СССР и Президиума ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота ценное начинание, исходившее от рабочего люда, было одобрено. Руководителям всех пароходств и баскомфлотов предложено «обеспечить проведение необходимой работы по развертыванию одобренного ЦК КПСС движения “Трудовой и общественной дисциплине — гарантию коллектива”, его цель — дальнейшее закрепление дисциплины, соблюдение технологии, повышение качества продукции…» Почин петропавловских докеров рассматривался как «яркое подтверждение нашего участия в перестройке».

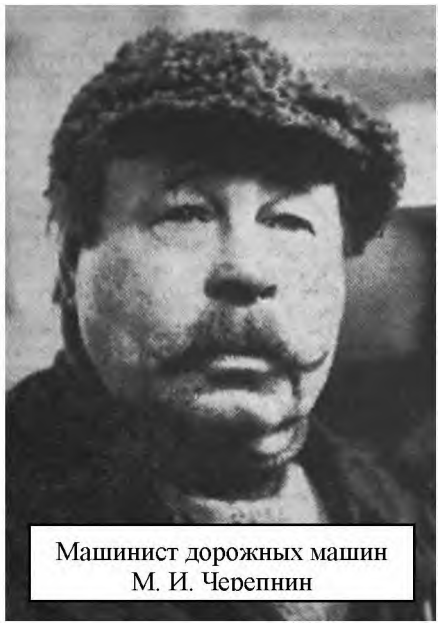
Впрочем, нашлись и критики происходящего. Один из докеров утверждал: «Тут, в основном, идет подлаживание под новые решения партии, под перестройку». Значительная часть бригады, признанной за высокие показатели победителем Всесоюзного социалистического соревнования, не пришла на

посвященный ей вечер-чествование, где должны были вручаться дипломы победителей. «Не совсем здоров моральный климат в коллективе… К сожалению, еще есть случаи, когда рубль для людей затмевает все»…

В июне началась кампания по выдвижению кандидатов в депутаты Петропавловского городского Совета народных депутатов. Своими представителями в местный орган представительной власти портовики выдвинули самых достойных: коммуниста, секретаря парткома Виктора Анатольевича Кондратенко и беспартийного старшего юрисконсульта Светлану Владимировну Костыну. В. А. Кондратенко прибыл на предприятие в 1969 г. после окончания Сахалинского мореходного училища. Работал стивидором, докером-механизатором, заместителем начальника грузового района, секретарем партийного бюро. В июне 1984 г. его избрали секретарем парткома. С. В. Костына, уроженка Петропавловска, трудилась юристом в «системе» КМП с 1981 г.

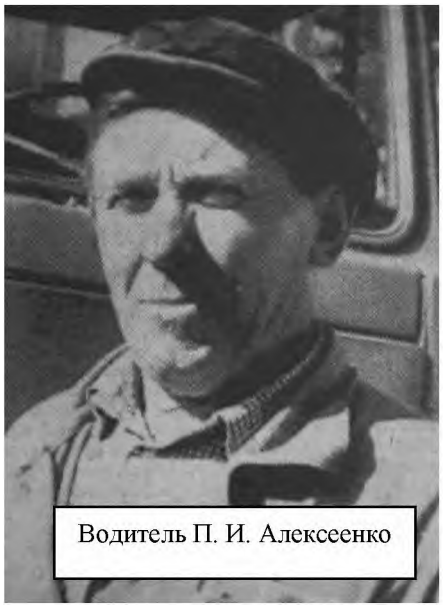
25 октября отмечен День работников автомобильного транспорта. Это был профессиональный праздник портового автохозяйства, возглавляемого Геннадием Георгиевичем Барышниковым.

Геннадий Георгиевич Барышников



Машинист дорожных машин М. И. Черепнин

Под его началом состояло множество классных специалистов: машинисты И. Н. Мальцев и Г. Д. Фирстов, водители Б. М. Гречкосей, В. П. Семенов, Н. А. Сосин, Н. Н. Цыганов, токарь В. А. Зуек, автослесари Ю. В. Помыканов, И. П. Сазонов, И. М. Сопачев и другие. Они не только напряженно трудились, не считаясь с личным временем, но и участвовали в общественной жизни. Так, Б. М. Гречкосей был активистом общества охраны природы, В. П. Семенов, И. П. Сазонов — внештатными автоинспекторами. Старейшим работником автохозяйства, пришедшим сюда еще в 1949 г., был М. И. Черепнин. Совсем недавно он предложил оборудовать трактор Т-150 навесным оборудованием, принесшим 20 тыс. руб. экономии.



Водитель П. И. Алексеенко

Токарь-универсал автохозяйства В. А. Зуек

В конце ноября 1987 г. под девизом «Юбилею Октября — наш ударный труд» прошел День предприятия. Портовикам было чем гордиться. План двух лет пятилетки бригада Е. П. Размятова выполнила еще 26 июня, экипаж буксира «Вулкан» — 4 июля, коллектив РСУ — 25 июля, экипажи теплохода «Базальт» — 28 июля, а танкера «Грозный» — 10 августа.

Звания «Заслуженный ветеран порта» удостоились 27 работников. Среди них: В. Г. Баринов — старший крановщик портофлота, активный рационализатор; Л. А. Дубоносов — сменный помощник капитана; А. А. Барабышкин — докер-механизатор бригады В. С. Кривецкого, передовик производства; В. Е. Горовец — повар буксира «Восток», чуткая, внимательная, пользующаяся авторитетом в коллективе, член судового комитета; Г. Н. Лысенко — старший инженер, отличавшийся высокой требовательностью к себе и подчиненным, порядочностью и честностью; Г. С. Гаврилов — крановщик «Вилея», внесший несколько рационализаторских предложений: Н. Д. Пособилов — докер-механизатор ППК-3; М. Н. Фатыхова — няня детского сада № 55.

Лучшим наставником молодежи признан слесарь А. М. Галичанин, отдававший много времени занятиям по слесарному делу с учащимися средней школы № 29. Все лето в юношеском спортивном лагере подросткам давали уроки подводного плавания моторист портофлота С. П. Пимкин и электромеханик Ю. Л. Супруненко. Шестнадцать лет трудилась педагогом-организатором ЖКХ В. И. Саенко. Наверное, не было в портовском микрорайоне человека, не знавшего дороги в клуб «Чайка».

Задание по грузообороту на 1987 г. было выполнено 28 декабря. При плане 3 900 фактически обработали 3 944,1 тыс. т и 861 судно, сэкономив 9 750 часов. Непроизводительные простои по вине порта снизились, по сравнению с 1986 г., почти наполовину. За год прошло 94 796 контейнеров. Средняя зарплата выросла до 517,8 руб.

Заметно — на 32 %, то есть почти на треть, — уменьшилось количество прогулов. Это стало следствием «продолжения работы по профилактике правонарушений» в соответствии с указом Президиума Верховного Совета РСФСР «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма». Случаи прогулов и доставлений в медвытрезвитель основных производственных категорий работников — докеров-механизаторов и тальманов — были весьма редки. Наиболее неблагоприятная обстановка сложилась в военизированной охране. Здесь «уровень нарушений, приходящихся на сто работающих», превышал общепортовской почти в восемь раз.

В УКК порта решено организовать подготовку специалистов по профессии «бригадир-стивидор». Это была вынужденная мера: на полуострове отсутствовали учебные заведения ММФ СССР, готовившие специалистов среднего звена. Бригадирами трудились опытные докеры, пользовавшиеся уважением и большим авторитетом. Но никто из них не имел специального «морского» образования, дававшего право выполнять функции стивидора. В свою очередь, многие стивидоры не обладали достаточным опытом и организаторскими способностями.

В продолжении совершенствования организации труда произведено объединение портового флота и экспедиции в КАО, на их базе создано единое самостоятельное подразделение — портово-экспедиционный флот (ПЭФ), действовавший на основе внутреннего хозрасчета. Экипажи вспомогательных судов ПЭФ взяли на себя обязательство своими силами разгружать транспортные суда в пунктах экспедиции.

За 1987 г. численность работников порта снизилась на 107 чел. без изменения объема работ. Уменьшилось число бригад, изменилась их структура. Сокращено 50 докеров-механизаторов, но из порта они не ушли, так как освоили смежные профессии и перешли на другие участки производства.

Получены четыре импортных портальных перегружателя и другая техника.

ФОТОИНФОРМАЦИЯ «МК»

Растет причал портофлота

Как известно, к нам в navigation прибыла долгожданная плавмастерская для базы технического обслуживания флота. Она пришвартована к базе «Сахалин». Однако для постановки ее на запроектированное постоянное место эксплуатации необходимо произвести расширение причала портофлота.

Работу такую по заказу Петропавловского порта ведет сейчас СУ-458 НМГС. Производена забивка 131 погонного метра шпунтовой и анкерных стенок рядом с берегом в районе расположения портофлота (ЭТО СООРУЖЕНИЕ ВЫ ВИДИТЕ НА СНИМКЕ М. СЕМЕНЦОВА).

Однако темпы работы слабые. А ведь ее можно закончить за пару месяцев, и причалу плавмастерскую, чтобы сразу пришвартовать которая уже в нынешнем году смогла бы эксплуатироваться по временной схеме (инженерные сети можно проложить и позже, когда появятся дополнительные средства).

Обслуживанию и ремонту судов, усилению технической оснащенности берега сейчас в НМП придается большое внимание. Бытовая работа плавмастерской и всей БТОФ очень нужна пароходству и, как следствие,— всем грузополучателям Камчатки. Это следует учесть и руководителям НМГС.

Поэтому редакция боевой газеты надеется, что СУ-458 быстро закончит постройку шпунтовой стенки и расширит причал.

«Моряк Камчатки» за 25 июня 1987 г.

Продолжалась напряженная работа транспортного узла. В него входили КМП, порт, Петропавловское производственное объединение автотранспорта, Камчатское транспортно-экспедиционное предприятие Агропрома, Управление снабжения и сбыта облисполкома и автотранспортные подразделения Камчатского государственного территориального управления Госснаба СССР. Оперативно руководили транспортным узлом координационный совет, возглавляемый начальником порта, и рабочая группа под началом его заместителя. Еженедельно на заседаниях с участием первых руководителей предприятий, входивших в состав узла, утверждались планы вывоза-завоза грузов на предстоящую неделю. А на рабочей группе, заседавшей ежедневно, шло конкретное планирование на сутки. Наряду с этим при облисполкоме имелась транспортная комиссия, возглавляемая первым заместителем председателя В. Я. Абаевым.

Каждый четверг в 15.00 начальник порта Р. Ф. Баширов открывал заседания координационного совета, где присутствовали руководители транспортных предприятий, входивших в состав узла. Среди предприятий-смежников порта, бригад докеров и водителей шло соцсоревнование, основой которого было совершенствование процесса скорейшей доставки грузов от порта до получателей. Победителем в 1987 г. стало транспортно-экспедиционное предприятие Камчатагропрома. С начала работы узла этот коллектив брал призовые места уже четырнадцать раз.

Постепенно на смену стихийному вывозу пришла плановая, хорошо согласованная работа. И она не замедлила сказаться: среднесуточный вывоз генгрузов в 1987 г. вырос в 2,1 раза по сравнению с 1979 г., а большегрузных контейнеров — почти вчетверо. Наблюдалась тенденция к снижению платежей за хранение на складах порта. Но, тем не менее, в 1987 г. «Автотранс» уплатил за это 1 млн 193 тыс. руб.

Как известно, напряжение транспортный узел испытывал и из-за хронической нехватки портовой территории. Последний причал в порту был построен пятнадцать лет назад, столько же времени не расширялась и территория. За это время поток грузов вырос более чем вдвое, но он перерабатывался тем же числом докеров-механизаторов. С начала 1980-х гг. число контейнеров увеличилось в четырнадцать раз! Теперь в этих больших металлических ящиках шла почти половина всех генеральных грузов.

Но из-за недостатка территории вышло так, что эта самая прогрессивная система перевозки стала и самым узким местом в деятельности порта. Бригадир В. С. Кривецкий рассказывал об ухищрениях, на которые приходилось идти, чтобы перерабатывать контейнеры: «Нарушая технологию, приходится порой штабелировать в три яруса. Иного выхода нет. Площадка рассчитана на 870 контейнеров, а ставим до 1 400 штук. Забиваем даже технологические проезды. Из-за отсутствия мест приостанавливаем выгрузку дорогостоящих специализированных судов. Чтобы выдать получателю контейнер, приходится проводить такие манипуляции при его извлечении, делать такие головоломные расчеты, что некоторые докеры могут претендовать на звание гроссмейстера».

Становилось очевидным — порт требует расширения. И сделать это можно только в южном направлении. В свое время горисполком отвел там территорию одной организации, которая, естественно, не желала уступать уже освоенный ею участок. Но все же КМП смогло решить вопрос о передаче требовавшейся ему площадки, но официально акватория и территория под новый контейнерный терминал еще не была закреплена.

По техническому заданию новый терминал должен был стать крупнейшим на Дальнем Востоке. Его глубоководный причал мог бы принимать самые современные суда, в том числе и такие громадины, как лихтеровоз «Севморпуть», рассчитанный на одновременную перевозку 1 200 контейнеров. На территории размещались служебные и бытовые помещения, комплекс слежения АСУ, площадка для хранения контейнеров. Проектно-изыскательские работы должен был вести «ДальморНИИпроект», строительство — трест «Камчатморгидрострой». Принципиальное решение об осуществлении этого проекта, названного «болевой точкой Минморфлота», принималось на прошедшем в марте 1987 г. во Владивостоке совещании под руководством заместителя министра Л. П. Недяка. Предстоящая стройка получила название «Тринадцатый причал»…

В январе 1988 г. в актовом зале ППК-2 состоялась встреча руководства порта с коллективом комплекса и механизаторами. Начальник порта Р. Ф. Баширов представил собравшимся своих заместителей и работников управления, которые могли бы со знанием дела ответить на вопросы тружеников. Он сказал, что руководство порта придает большое значение этой встрече, ждет откровенного обмена мнениями и мыслями о предстоящей работе в 1988 г., «на новом этапе перестройки». Затем выступил заместитель начальника порта по кадрам и быту С. М. Цыбульков. Он предложил начальникам отделов ответить, решены ли вопросы, поставленные на предыдущей встрече, прошедшей в начале декабря 1987 г. О ходе улучшения условий труда складских работников, сносе ветхого жилья на улицах Закхеева, Портовской, Океанской рассказали главный инженер порта В. М. Сябро и начальник ОГИСа В. И. Король.

ЛУЧШАЯ БРИГАДА МИНИСТЕРСТВА

С тех пор, как в Петропавловском морском торговом порту была создана бригада по переработке большегрузных контейнеров под руководством В. С. Кривецкого, прошло три года. За этот период коллектив, успешно перевыполняя плановые задания, вышел в число лучших по пароходству. А по итогам 1986 года докеры-механизаторы ППК 3 признаны лучшими по Министерству морского флота, им присвоено звание «Бригада отличного качества».

Хорошие показатели у них и в этом году. Выполнение комплексных норм за первый квартал составило 102,3 процента. В бригаде В. С. Кривецкого с момента ее организации не было ни одного прогула.

О чем это говорит? О том, что собрались здесь опытные, хорошо владеющие техникой докеры. Да и сам Валерий Степанович в совершенстве знает свою специальность. Он докер-механизатор первого класса. Основными принципами его работы являются: чувство долга и высокая ответственность за порученное дело, инициатива и самостоятельность, стремление к совершенствованию передовых методов труда. А с такими качествами руководителя бригаде всё по плечу!

НА СНИМКЕ (слева направо): члены бригады Ю. А. Дворцов, Ю. А. Панов, В. С. Кривецкий, С. Я. Носочков; наверху — В. Д. Борисов.

Лучшая бригада ММФ СССР за 1986 г. В. С. Кривецкого

В ходе развернувшегося откровенного разговора выступили работники всех трудовых коллективов. Бригадир В. С. Мищенко пожелал узнать, когда докеры получат непромокаемые костюмы. Тут же начальник отдела снабжения принял необходимое решение. Докер А. М. Бутаков попросил разъяснить принадлежность четвертого причала, напомнив о его заброшенности. Начальник ППК-2 Н. Г. Калугин говорил о нецелесообразности сокращения числа стивидоров. По его словам, их значительное уменьшение приведет к тому, что будет сложно обеспечивать надлежащий контроль безопасности грузовых работ. Докер С. Ф. Трофимцев задал руководителям порта вопросы о перевозке цемента с использованием средств пакетирования, о выдаче путевок на базу отдыха «Спутник», о плохом отоплении в бытовках. Тальмана Т. Н. Звереву волновало скверное благоустройство семейного общежития на улице Тушканова, 13, плохая работа столовой, где в дневную и даже ночную смену обедало множество посторонних лиц, и поэтому портовикам приходилось выстаивать большую очередь. Председатель профкома, главный инженер и начальники отделов заверили собравшихся, что попытаются разрешить все поставленные вопросы.

В заключительном слове секретарь парткома А. Ф. Иванчей отметил, что партийный комитет, руководство порта придают большое значение контактам с трудовыми коллективами, рабочими и служащими. «Нам обязательно нужен открытый обмен мнениями, мыслями, товарищеская дискуссия, чтобы двигать вперед перестройку, — заметил Александр Федорович. — И такие встречи мы будем проводить и дальше».

Одним из следствий «перестройки» стала так называемая «гласность», подразумевавшая участие в обсуждении жизни коллективов и даже страны в целом широких слоев общества, рассматривавшаяся как один из инструментов демократизации общества.

В конце января 1988 г. на Камчатку навалился свирепый циклон. За трое суток юго-восточный ветер, достигавший тридцати метров в секунду, принес массу мокрого снега. Выпало три четверти месячной нормы осадков. В порту всю технику и грузы заранее надежно закрепили, подготовили к непогоде все

сооружения, поэтому особых неприятностей стихия здесь не принесла. А вот в жилом микрорайоне дело дошло до чрезвычайной ситуации. В районе Красной Сопки сорвалась лавина, снесшая на своем пути остатки здания на улице Портовской и двухквартирный дом, в котором жили семьи работников автохозяйства. Только по счастливой случайности все семь обитателей деревянного жилища отделались легкими ушибами и испугом. Удар снежной массы в новый панельный дом на улице Закхеева, 5 вынес два десятка оконных рам первых этажей.

В полдень один мальчишка, обитатель микрорайона, отправился выгуливать собаку… Только через несколько часов его разыскала аварийно-спасательная партия во главе с заместителем начальника порта С. М. Цыбульковым. А восемьдесят взрослых спортсменов порта, зная о приближении циклона, отважились выехать на соревнования по лыжным гонкам. Двое суток они были отрезаны от окружающего мира на спортивной базе. Хорошо, что там оказался достаточный запас продуктов.

Порт смог начать обработку судов только через два дня: все это время готовили крановое хозяйство и убирали снег с подъездных путей.

В феврале 1988 г. прошли первые «альтернативные» выборы начальника КМП. На эту должность выдвигались два кандидата: капитан дальнего плавания В. А. Тутубалин и исполняющий обязанности начальника пароходства В. Г. Кулагин. Его и избрали.

ВНИМАНИЕ — ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЕ!

ЗАДАЧА ВЫПОЛНЕНА УСПЕШНО

В Петропавловском морском торговом порту проведено учение по гражданской обороне на тему «Передача электроэнергии от морских судов к объектам народного хозяйства». Цель заключалась в отработке мероприятий по обеспечению потребителей порта от судовых станций в случае прекращения подачи электроэнергии из городской сети. Подобная ситуация возможна при стихийных бедствиях или при крупных производственных авариях.

Учение проходило на причале № 6 порта. Были привлечены дизель-электроход «Авачинский» и «Бункеровщик-2», электрохозяйство и часть людей из бригады Казимирова ППК-2. Его проводил начальник морпорта Г. Ф. Баширов.

Поставленная задача выполнена успешно. За проявленную инициативу при подготовке и проведении учения начальником порта объявлена благодарность ряду работников нашего предприятия.

В. БРАНДТ,
нач. штаба ГО Петропавловского торгового порта.

НА СНИМКЕ С. ЮХАНЯНЦА: работники электрохозяйства порта готовят кабель для запитки крана от судовой электростанции д/э «Авачинский».

Учения на объекте гражданской обороны, февраль 1988 г.

15 июня профсоюзный комитет подвел итоги «огородной кампании». Картофелем засажено 672 огородных участка на 20-м километре и в районе «Кирпичики». «Все заявления работников порта удовлетворены. Подготовка техники, вспашка и нарезка борозд на участках сделаны вовремя». Отмечена хорошая работа А. Г. Фадеева, А. Л. Шаповалова, Г. С. Фирсова. На следующий год число огородников выросло на 353 чел., для них дополнительно распахали 12 гектаров земли.

В начале ноября работала первая на предприятии отчетно-выборная партийная конференция. С отчетным докладом на ней выступил секретарь парткома А. Ф. Иванчей. В обсуждении услышанного участвовали исполняющий обязанности начальника порта Ю. П. Тарапуров, капитан ПЭФ П. В. Локтионов, бригадир докеров-механизаторов В. Г. Щелчков, заместитель начальника ППК-3 по кадрам В. В. Вязников, докеры В. И. Брюханцев, Н. Ф. Бушуев, Г. И. Назаров, В. М. Жерлыгин, стивидор ППК-2 И. Ф. Хаба, старший инженер-технолог И. А. Капралов, художник-оформитель РСУ И. М. Карпова. Коммунисты одобрили работу парткома, переизбрали его состав, который вновь возглавил А. Ф. Иванчей, а также определили делегатов на XXV отчетно-выборную конференцию КМП. На партийном форуме портовиков присутствовали инструктор комиссии партийного контроля при обкоме КПСС В. А. Сотников, инструктор горкома КПСС В. В. Аврамец, секретарь парткома КМП В. П. Мельников и заместитель начальника пароходства по эксплуатации Я. Д. Потылицын.

А в конце месяца состоялась партконференция пароходства. Выступивший на ней А. Ф. Иванчей отметил, что одним из главных вопросов внутрипартийной работы становится гласность в работе парткома. Большая роль в ее освещении должна принадлежать бассейновому партийному печатному органу — газете «Моряк Камчатки», но на деле этого не было, за что газету неоднократно критиковали коммунисты. Редко публиковались отзывы руководителей пароходства на критические замечания.

Например, ответа на вопрос, заданный два года назад — об организации мелкооптового магазина — портовики так и не дождались.

«Хочу остановиться на членах выборного парткома. Упор, в основном, делается на фигуру секретаря. А в чем заключается роль представителей других партийных организаций на заседаниях? Она сводится к тому, что пришли, посидели, подняли руки — и все. То же самое присуще и членам расширенного парткома. Кто занимался конкретной работой по вынесению какого-нибудь вопроса на рассмотрение бюро, кто контролировал вопросы, кто доводил до коллектива? Вряд ли найдется товарищ, кто ответит на все вопросы. Новому составу парткома необходимо разработать четкую программу информации работников, коммунистов подразделений о своей работе. Будет ли это издаваемый ежемесячный бюллетень, то ли представление о расширенном заседании парткома, то ли выездное заседание пароходства в партийной организации — не знаю, надо проработать все возможности».

Работа объединенного парткома КМП признана удовлетворительной.

Грузопереработка в 1988 г. составила 3 987,5 при плане 3 950 тыс. т и лишь немногим уступила уровню 1986 г. В этом году через порт прошло более 80 тыс. т цемента. Из них в пакетах — только 3 тыс. т. Основным поставщиком цемента являлась Корейская Народно-Демократическая Республика. Его выгружали, как встарь, вручную, применять трюмную механизацию было невозможно. При этом вновь образовывалось до 20 % россыпи, в двадцать раз превышалась норма запыленности трюмов. В северокорейском цементе содержалось многократно больше известняка, чем в советском. Это, несмотря на применение средств индивидуальной защиты, вызывало у людей раздражение кожи. Выходом из положения могла стать только полная пакетизация всего цемента, шедшего из Северной Кореи.

Руководство порта постоянно ставило вопрос о необходимости пакетизации перед КМП, ММФ СССР и профсоюзами. Вышестоящие органы обязали пароходство обзавестись необходимым количеством средств пакетирования, направлять для перевозки только суда-пакетовозы. После переговоров корейская сторона обязалась загружать цемент на суда в пакетах. Порт решил вопрос приобретения комплектов для пакетирования для КМП. Но несмотря на все принятые меры пароходство не выполняло условия договора, направляя вместо пакетовозов лесовозы и приобретя всего полторы тысячи комплектов вместо требовавшихся десяти тысяч.

Между прочим, пакетированная разгрузка цемента высвобождала трех человек на одной механизированной линии, в полтора раза сокращала стоянку судна и удешевляла перевалку тонны цемента на 1 руб. 21 коп.

В 1988 г. порт сработал с прибылью в 18,2 млн руб. Его основные фонды оценивались в 181,4 млн руб. В этом году его жилищно-коммунальное хозяйство, стоившее стоило 84,4 млн руб., вернулось в состав аналогичного хозяйства пароходства.

Время тревог, надежд, поисков и перемен

(порт с 1989 г. по настоящее время)

Грузопереработка в 1989 г. составила 3 428,7 тыс. т, уменьшившись по сравнению с прошлогодней сразу на 558,8 тыс. т., или на 16,3 %. В отечественной экономике появились первые признаки кризиса. Становилось понятно, что недавно продекларированная партией стратегия ускорения дает сбои.

Тем не менее, жизнь шла своим чередом. Продолжилось совершенствование приемов обработки судов. В течение года были проведены опытные перевозки зерновых в мешках и средствах пакетирования типа СПК-1В. При этом получена экономия в размере 10 тыс. руб. и на три человека сокращена численность обслуживавших одну технологическую линию. Опробован способ обработки специализированных контейнеров для руды, для их подъема изготовлена траверса на две емкости. Сделан ряд новых грузозахватных приспособлений, таких, как устройства к автопогрузчику «Тойота» для буксировки сельхозмашин и тракторов «Беларусь». Испытано устройство к погрузчику для буксировки легковых автомобилей, изготовлены и внедрены ковши-самоотцепы, на базе захвата «Краб» сконструированы самоотцепы для переработки пиломатериала и генеральных грузов. Завершалось изготовление захватов для листовой стали. Пришел автоматический станок фирмы «Таллурит» для резки троса, значительно облегчивший условия труда работников такелажного цеха.

ШАБУНИНЦЫ

Бригаду докеров-механизаторов В. М. Шабунина из Петропавловского морского торгового порта хорошо знают не только в областном центре, но и на побережье. Сейчас даже трудно сказать, сколько раз шабунинцы выезжали в экспедицию в НАО. Но где бы они ни работали, их всегда отличали чувство ответственности и гордость за свой коллектив. Там чтут авторитет бригадира... Несколько лет назад в общежитии прорабатывали парня. Так тот заявил сразу: «Девайте со мной, что хотите, только не сообщайте в бригаду».

Взаимоотношения, построенные на уважении друг к другу, на профессионализме, дают и соответствующие результаты: бригада В. М. Шабунина неоднократно выходила победителем социалистического соревнования как в порту, так и по Министерству. А в прошлом году она стала инициатором почина «Трудовой и общественной дисциплине — гарантию коллективу». На протяжении всего года два звена не имели ни одного нарушения трудовой дисциплины и общественного порядка, за что каждому докеру этих звеньев было увеличено годовое вознаграждение на 10 процентов.

Приятная весть пришла в Петропавловский порт и накануне празднования юбилея пароходства: по итогам соревнования за 1989 год среди бригад ММФ коллектив, возглавляемый В. М. Шабуниным, признан вновь победителем. Каждому члену бригады будут вручены Почетный вымпел и памятный подарок.

На снимке вы видите только четверых докеров из бригады В. М. Шабунина: А. П. Брюханова, А. А. Бабышева, Ю. Н. Филимонова и И. И. Дергача. Наш внештатный корреспондент В. Чурин сфотографировал их в короткие минуты отдыха. Заслуги у них примерно одинаковые. Разве вот по стажу работы выделяется Александр Петрович Брюханов. К тому же он возглавляет одно из звеньев. В отсутствие бригадира усердно заменяет его.

Передовики, июнь 1989 г.

Грузозахватные приспособления являлись источником повышенной опасности для людей: они могли стать причиной тяжелых травм и даже несчастных случаев с летальными исходами. Так, 4 апреля в 08.30 на кране № 01-04 при смене опрокинулся захват для леса, при этом был смертельно травмирован находившийся в непосредственной близости докер.

В стране вовсю разворачивалась кампания «гласности и борьбы с привилегиями». На ее фоне одна из бригад докеров-механизаторов обратилась в горком КПСС с коллективным заявлением о неблаговидных поступках некоего руководителя-коммуниста из управления порта, к тому же еще и секретаря партийной организации. Его обвиняли в подделке командировочных документов и незаконном получении денег, а также за «действия, несовместимые с морально-этическими нормами члена КПСС» в ходе получения путевки на круиз в Японию. На партсобрании управления он получил выговор с занесением в учетную партийную карточку с формулировкой «за создание нездорового морально-психологического климата в коллективе». Партком порта не согласился с этим и объявил провинившемуся строгий выговор «с занесением». Однако вышестоящий партийный орган — бюро парткома КМП отменило это решение, ограничившись обсуждением вопроса и «товарищеской критикой». Теперь на основании заявления тружеников в дело вмешался горком КПСС, объявивший решение парткома пароходства «беспринципным» и объявивший виновнику выговор «за личную нескромность при оформлении документов для загранпоездки».

В 1990 г. на волне демократизации общества в СССР началась дискуссия о том, какой должна стать «ведущая и направляющая сила советского общества» — коммунистическая партия. Еще несколько лет назад никому бы и в голову не пришло обсуждать этот вопрос, а теперь его поднимали не только сами партийцы, но и беспартийные. Более того, в стране, впервые за более чем семь десятилетий, появились и другие, новые партии. Пропагандисты, отвечая на многочисленные вопросы как коммунистов, так и беспартийных, поясняли, что необходимо вернуться «к ленинской концепции партии», которая, якобы, была деформирована в годы «культа личности и период застоя». По их словам выходило, что на определенном этапе принцип демократического централизма, положенный в основу партийной жизни,

был подменен бюрократическим централизмом. Говорилось, что сам В. И. Ленин считал важнейшим показателем демократизма внутренней жизни партии — осуществление выборных начал при формировании руководящих органов.

ОБРАЩЕНИЕ ПОРТОВИКОВ К КЛИЕНТАМ

На днях в «Камчатской правде» было напечатано интервью с начальником нашего порта — председателем координационного совета областного транспортного узла Р. Ф. Башировым — под названием «Кто разрубит транспортный узел». Однако воздействие публикации на клиентуру в смысле ускорения вывоза грузов с территории порта оказалось очень слабым. Поэтому портовики обращаются к редакциям «Камчатской правды» и «Моряка Камчатки» с просьбой напечатать это обращение.

«Основной задачей Петропавловского торгового порта — этих «морских ворот» региона — является переработка народнохозяйственных грузов для обеспечения нужд Камчатки. Большая их часть поступает в большегрузных контейнерах, переработку которых осуществляет производственно перегрузочный комплекс № 3 на своем контейнерном терминале. Вместимость его для единовременного хранения составляет 850 20-футовых контейнеров.

Однако в связи с постоянным увеличением объема перевозки растет ограниченность складской территории контейнерного терминала, порт постоянно испытывает дефицит площади, что создает трудности в обработке судов.

Коллектив ППК-3 видит только один выход из этого положения: для своевременного обеспечения грузами потребителей Камчатки, ритмичной обработки флота и деятельности нашего коллектива необходим своевременный вывоз контейнеров!

Несмотря на неоднократные обращения в облисполком, и автомобилистам и грузополучателям через газеты и радио, мер по увеличению вывоза и приема контейнеров почти не принимается. В последнее время ППОАТ Камчатпотребтрансбанк осуществляет обработку крайне неудовлетворительно. Среднесуточный вывоз составляет 78 контейнеров при плане 150 штук.

Сейчас контейнерный терминал «морских торговых ворот» перегружен в 1,5 раза, в связи с чем затруднена обработка судов и автомобилей. Так, теплоход «Пионер Сахалина» простоял в ожидании обработки 3,5 суток. «И. Котляревский» с 640 контейнерами на борту был также обречен на простой в ожидании освобождения складских площадей.

Нерадивая клиентура вместо того, чтобы своевременно доставлять столь необходимые товары (мебель, продукты, запчасти) до потребителя, устроила в порту «филиалы» своих складов. Так, около двух месяцев хранятся контейнеры, которые собрались у базы объединения «Промтовары» в количестве 200 штук. Универсальная торговая база НОРПС держит у нас 100 контейнеров, рыбный порт — 180, ЖБФ — 60.

Донеры комплекса хотят узнать: с кармана какого руководителя производится оплата штрафов за хранение контейнеров порту и задержку их с оборота!..

Коллектив ППК-3 морского торгового порта вынужден обратиться через областную и бассейновую газеты к клиентам с новым призывом о принятии срочных мер по вывозу народнохозяйственных грузов в большегрузных контейнерах!

По поручению коллектива —

Ю. Ситько, председатель СТК ППК-3 Петропавловского морского торгового порта,

В. Кривецкий, бригадир ХУКБ».

Под обращением также поставлены подписи многих докеров - механизаторов.

ОСВОБОДИТЕ ОТ ГРУЗА!

ПЕТРОПАВЛОВСКИЙ ПОРТ

Обращение к клиентуре, 8 июня 1989 г.

Эти вопросы обсуждали и портовики, в частности, на январском заседании дискуссионного клуба. Его тема: «Перестройка работы партии — важнейшая ключевая задача дня». Наибольший интерес к ней проявили коммунисты ПЭФ и ППК-2. В обсуждении принял участие секретарь горкома партии В. В. Лоскутов. Ведущие дискуссионного клуба А. Ф. Иванчей, И. А. Брязгина и А. Ф. Рудик стремились направить разговор на коллективный поиск ответа на вопрос: каким нужно быть каждому коммунисту, чтобы перестройка, а с ней — новый облик социализма, стали реальностью?

Некоторые партийцы заявляли, что они не принимают непосредственного участия ни в выборах секретарей городской и областной парторганизаций, ни в выборах ЦК КПСС. А. Ф. Рудик предложил добиваться включения в обновленный устав партии положения о прямых и тайных выборах ее руководящих органов. Ему возражали, называя пример бригадира В. Г. Щелчкова, члена Камчатского обкома, участвовавшего в недавних выборах первого секретаря обкома партии П. П. Зиновьева. В ответ прозвучало, что тот, идя на конференцию, не советовался с коммунистами порта по кандидатурам, то есть действовал лично от себя…

Один из бригадиров затронул тему, которая тоже совсем недавно была немыслима: выход из партии рабочих. Здесь имелось два полярных мнения: одни считали, что необходимо бороться за каждого коммуниста (а их тогда насчитывалось огромное число — 19 487 822 чел. — население целой европейской страны). Другие ссылались на авторитет известного писателя Валентина Распутина. Тот полагал, что «состоять в партии было выгодно. Поэтому она и потеряла свой авторитет. Сейчас состоять в партии стало невыгодно, более того, опасно. И оставлять ее в такой момент отнюдь не мужество, как преподносится неискушенным людям, а тот же самый расчет, который прежде вел в партию. Конечно, кроме расчета, бывают и другие мотивы». Сторонники этого мнения считали, что партия от таких потерь только выиграет.

Еще один обсуждавшийся вопрос касался продекларированной «гласности». На XIX Всесоюзной партийной конференции была даже принята специальная резолюция, в которой, в частности, отмечалось, что «примером в развертывании гласности призвана быть партия». Участники дискуссии считали, что широкой гласности еще нет, а это создает почву для слухов, рождает множество вопросов. Выступавшие поднимали и другие темы, которые решили обсудить на следующих заседаниях клуба. В их число вошли, например, такие: «Выход из партии — это подвиг или дезертирство?» «Каким образом оздоровить партийные ряды, добиться качественного улучшения состава первичных организаций?» «Ваше отношение к шестой статье Конституции СССР (о руководящей роли КПСС. — *С. Г.*) и борьбе, развернувшейся в последнее время вокруг этой статьи?» «Готовы ли коммунисты к активным действиям в предвыборной борьбе? Какова тактика партийной организации в этой кампании?»

На последний вопрос предстояло ответить совсем скоро: предстояли очередные выборы в местные Советы. Кандидатов туда выдвинули все подразделения порта, предварительно обсудив в коллективах. В депутатском корпусе тоже происходили стремительные перемены. Еще совсем недавно депутат представлялся почтенным, нередко убеленным сединами человеком, имевшим трудовые награды и богатый жизненный опыт, или, наоборот — активным комсомольцем, передовиком производства, верным помощником старших товарищей, получившим их «высокое доверие» и стремившимся оправдать его. Теперь же большое внимание уделялось личным качествам, умению видеть перспективу, мыслить масштабнее, а также желанию заниматься общественно-политической работой. Учитывая опыт и ошибки прошлых лет, портовики серьезно подошли к выдвижению кандидатов в депутаты. Равнодушных в этом деле не было.

Вот имена кандидатов: капитан теплохода «Алексей Марков» Петр Васильевич Лактионов, матрос-электрик ПЭФ Сергей Иванович Климов, бригадир докеров ППК-3 Валерий Степанович Кривецкий, начальник ППК-1 Юрий Кузьмич Чакин, бригадир ППК-2 Владимир Александрович Максимов, старший мастер мехмастерских Виктор Максимович Голобородов, начальник отдела кадров Владимир Владимирович Аврамец, методист по экономическому образованию Татьяна Ершова, рабочий Анатолий Васильевич Копанечук, плотники РСУ Виктор Петрович Рудюк и Николай Иванович Журко, заместитель начальника ППК-3 Юрий Семенович Ситько, моторист ПЭФ Лев Викторович Сидоров, докеры-механизаторы ППК-2 Игорь Васильевич Григорьев, Александр Владимирович Сухинин и Сергей Федорович Трофимцев, электрик Николай Иванович Ефанов, докер-механизатор ППК-1 Владимир Иванович Брюханцев.

КАНДИДАТ

БРИГАДИР ДОКЕРОВ

В. С. Кривецкий родился в 1948 году в Брестской области в семье крестьянина, белорус. Беспартийный. В 1966—69 годах служил военным моряком.

В 1974 году Валерий Степанович окончил Одесское мореходное училище по специальности техник-механик и по направлению ММФ в 1975 году прибыл на Камчатку. В Петропавловском морском торговом порту работал слесарем IV разряда групповым механиком, инструктором производственного обучения. С 1978—1983 год он — докер-механизатор на иностранной технике.

В 1983 году В. С. Кривецкий был избран бригадиром хозрасчетной укрупненной бригады по обработке судов, в этой должности с успехом и работает сейчас. Коллектив докеров, руководимый тов.

В ОБЛСОВЕТ

Кривецким, постоянно выполняет свои задания.

Дисциплинирован, требователен к себе и другим, пользуется уважением в коллективе комплекса и порта. Бригадир (вы его видите на снимке) награжден грамотой ММФ а его бригада признана лучшей по министерству Морского флота.

Коллектив морского торгового порта призывает избирателей отдать свои голоса за кандидата в народные депутаты Камчатского областного Совета Кривецкого Валерия Степановича!

КТО СТАНУТ НАРОДНЫМИ ИЗБРАННИКАМИ РОССИИ И КАМЧАТКИ?

ков — начальник отдела эксплуатации флота пароходства, и И. А. Соловьев — старший электрик-моторист на судах ПЭФ Петропавловского морского торгового порта.

Им выданы удостоверения, и они официально вступили в предвыборную борьбу, начинают встречи со своими избирателями.

В ПОДСЕДОВ

председатель окружной избирательной комиссии № 11 по

В нашей избирательной комиссии зарегистрированы кандидатами в депутаты Камчатского областного Совета О. Н. Шули

выборам народных депутатов в Камчатский областной Совет народных депутатов 21-го созыва

В НАШЕЙ КОМИССИИ

Кандидат в депутаты В. С. Кривецкий. «Моряк Камчатки». 1 февраля 1990 г.

Одного из этого списка — В. И. Брюханцева, кандидата в депутаты Петропавловского горсовета, — выдвинули комсомольцы порта, его поддержала городская молодежь на своей комсомольской отчетно-выборной конференции. Они и призывали избирателей отдать голоса за «нашего молодого, энергичного кандидата Владимира Ивановича Брюханцева».

Кандидат в депутаты родился в 1958 г. в Казахстане. В 1979 г. после окончания Сахалинского мореходного училища прибыл по распределению в порт, до 1982 г. трудился сменным диспетчером первого района, затем был избран звеньевым бригады докеров-механизаторов, в 1987 г. вступил в КПСС. Об его авторитете среди коллег говорил факт трехкратного избирания председателем совета трудового коллектива своего ППК.

«Активная позиция Володи, его неравнодушная натура позволили ему на протяжении всех десяти лет работы в порту завоевать авторитет и доверие молодежи. В 1979 г. — комсорг погрузо-разгрузочного района и член комитета ВЛКСМ порта, в 1984 г. — член комитета ВЛКСМ КМП, а в дальнейшем групкомсорг бригады. Вот этапы его общественной жизни. Достаточный опыт докера, грамотный подход к делам и настойчивость в достижении цели, а главное — готовность решать портовские и городские проблемы…»

Докер В. Брюханцев

Владимир Иванович Брюханцев родился в 1958 году в Казахской ССР. Русский, член КПСС с 1987 года.

В 1979 году после окончания Сахалинского мореходного училища прибыл по распределению в Петропавловский торговый порт, где и работает по настоящее время.

До 1982 года Владимир был в должности сменного диспетчера погрузочно-разгрузочного района № 1. С переходом в бригаду докеров - механизаторов избран звеньевым.

Об авторитете В. И. Брюханцева говорит тот факт, что вот уже третий год подряд он избирается председателем совета трудового коллектива своего ППК.

Активная позиция Володи, его неравнодушная натура позволили ему на протяжении всех 10 лет работы в порту завоевать авторитет и доверие молодежи. В 1979 году — комсорг погрузочно-разгрузочного района и член комитета ВЛКСМ порта, в 1981 году член комитета ВЛКСМ пароходства, а в дальнейшем групкомсорг бригады. Вот этапы его общественной жизни.

Достаточный опыт докера, грамотный подход к делам и настойчивость в достижении цели, а главное — готовность решать портовские и городские проблемы — все это позволило комсомольцам порта остановить свой выбор на кандидатуре Владимира. Он зарегистрирован кандидатом в депутаты Петропавловского городского Совета по 15 избирательному округу.

ИЗ ПРЕДВЫБОРНОЙ ПРОГРАММЫ

Добиваться реального полновластия Советов всех уровней.

Утверждать в обществе подлинную демократию, гласность.

Проводить экономическую политику, основанную на многообразии форм собственности.

Добиваться социальной справедливости, построения правового государства.

Бороться за отмену привилегий слоев и групп населения.

Добиться справедливого перераспределения фондов, материального и морального стимулирования тружеников города и области.

* * *

Комсомольская организация, коллектив морского торгового порта призывают избирателей отдать свои голоса за нашего молодого, энергичного кандидата Владимира Ивановича Брюханцева!

Комитет ВЛКСМ Петропавловского торгового порта.

Молодой докер Владимир Брюханцев

Основные положения предвыборной программы кандидата отражали тогдашние представления советских людей, поверивших в грядущие перемены, которые должна была принести «перестройка», о справедливости: «Добиваться реального полновластия Советов всех уровней. Утверждать в обществе подлинную демократию, гласность. Проводить экономическую политику, основанную на многообразии форм собственности. Добиваться социальной справедливости, построения правового государства. Бороться за отмену привилегий слоев и групп населения. Добиться справедливого перераспределения фондов, материального и морального стимулирования тружеников города и области».

Средний возраст кандидатов составлял сорок лет — самый плодотворный период жизни человека. Портовики надеялись, что их избранники приложат все свои силы и знания для выхода экономики из уже явно обозначившегося кризиса, «повысят благосостояние тружеников, накормят население области, решат неотложные проблемы экономики и еще сделают очень много необходимых дел, требующих хозяйственного, государственного подхода».

Предвестником грядущих тяжелых времен стала вот такая, вроде бы, мелочь. Директор столовой № 1 обратилась в профком с просьбой установить новую, повышенную, стоимость комплексного обеда. Пока еще он стоил один рубль. «При составлении меню из-за повышения цен не соблюдается калорийность питания, не попадают на стол докерам-механизаторам овощи. Поэтому прошу согласовать стоимость комплексного обед в размере 1 руб. 30 коп. — 1 руб. 50 коп.». Профком согласился со стоимостью в 1 руб. 30 коп. с условием, что ее увеличение «должно происходить за счет включения в меню овощей, увеличения мясопродуктов».

Каждый из названных претендентов на места в Советах разных уровней придерживался собственных взглядов, «платформы», как говорили тогда, но в целом их позиции были едины. Так, в области экономики предполагалось наличие всех форм собственности, обеспечивающих социалистический путь развития, самостоятельность предприятий; предусматривались четкое разделение прав и обязанностей трудовых коллективов и местных Советов, перераспределение доходов предприятий между центром, местным бюджетом и трудовым коллективом в пользу последних, достижение видимых сдвигов в улучшении благосостояния народа.

В области социальной политики кандидаты в депутаты были намерены выступать за скорейшее решение жилищной проблемы для работников порта, жителей города и области, за гарантированное качественное медицинское обслуживание, обеспеченность детей местами в детских дошкольных учреждениях. Они обещали «до полной ликвидации дефицитов предусмотреть распределение товаров повышенного спроса через предприятия города».

Грузовой план 1990 г. в объеме 3 250 тыс. т (уменьшенный по сравнению с прошлогодним почти на 200 тыс. т) впервые за многие годы оказался не выполнен. На деле было переработано 3 036,4 тыс. т, то есть 93,4 % задания. Себестоимость перевалки одной тонны выросла до 3 руб. 47 коп. Экономические трудности в стране нарастали, это не замедлило сказаться и на результатах работы камчатских портовиков.

В первых числах января 1991 г. работники РСУ начали трудовой день необычно: они чествовали юбиляра — плотника И. М. Перепелицу. Правда, шестьдесят лет Ивану Михайловичу исполнилось еще в декабре прошлого года. Но в этот день он находился в отпуске, и только теперь товарищи смогли душевно поздравить его. Ему вручили почетную грамоту и денежное вознаграждение в размере 400 руб. Такая ощутимая сумма по решению совета трудового коллектива выплачивалась юбилярам, отдавшим родному предприятию не менее пятнадцати лет. Подобные чествования проводились и в других подразделениях. Так, 23 июля в обеденный перерыв в зале отдыха поздравить своего коллегу Д. Я. Надина с пятидесятилетием собрались докеры-механизаторы ППК-2. Дмитрий Яковлевич пришел в порт в 1963 г. Здесь он стал специалистом 1-го класса, досконально освоил технику и всегда содержал ее в исправном состоянии. За долголетний и добросовестный труд неоднократно поощрялся администрацией, был отмечен почетным званием «Заслуженный ветеран КМП». Юбиляру под аплодисменты товарищей вручили цветы, торт, почетную грамоту и уже традиционную премию.

В начале августа 1991 г. на заседании областной транспортной комиссии жестко был поставлен вопрос о строительстве 13-го причала. Его судьба вполне оправдывала несчастливый номер. Стройка, начавшаяся в 1988 г., встала. Теперь, по словам главы комиссии, заместителя председателя Камчатского облисполкома С. В. Тимошенко, «централизованного финансирования нет и не будет». А стоимость стройки резко возросла. Причал, который вначале оценивался в 29,6, теперь стоил не меньше 64 млн руб. У камчатских властей таких денег не было, у КМП тоже.

Возникло предложение: создать акционерное общество по строительству причала. Р. Ф. Баширов сообщил: грузополучатели ежегодно переводили порту как плату за хранение грузов и штрафы за их несвоевременный вывоз по 2,5—2,7 млн руб. С 1 июля действовавшие тарифы были отменены, а портовики получили право устанавливать свои «договорные» цены за услуги. Он предложил «вбить»

туда недостающие миллионы на строительство. «А мы им эти цены подтвердим», — заверил С. В. Тимошенко. Будущим акционерам поообещали льготные тарифы за хранение. Уставный фонд общества определен в 15 млн руб.

Так держать, Володя!

Комсомольцы хорошо знают Владимира Кавуна — стивидора ППК-2 Петропавловского порта. Энергия так и бьет из него ключом! Он заводила многих мероприятий, проводимых комитетами ВЛКСМ пароходства и порта, постоянный участник самодеятельности. Недавно Володя вновь был одним из организаторов новогоднего молодежного вечера в кафе «Сказка»

А жена Владимира — Елена — хороший специалист, инженер ИВЦ. И кто бы мог подумать, что у молодых супругов и активистов — двое детей!

А потому очень бы хотелось, чтобы руководство порта все-таки выделило семье Кавуна обещанную квартиру из тех 10 процентов, которые утверждены на этом предприятии для предоставления жилья по линии комитета комсомола.

НА СНИМКЕ: выступает член комитета ВЛКСМ пароходства стивидор В. Н. Кавун.

Владимир Кавун, 31 января 1991 г.

Между прочим, под грунтом в основании несчастливого 13-го причала был погребен корпус знаменитого судна — некогда воспетого «пролетарским поэтом» Владимиром Маяковским парохода «Теодор Нетте». Ранее он назывался «Тверь» и еще до Октябрьской революции 1917 г. совершал так называемые «северные рейсы» в Петропавловск из Владивостока.

НОВЫЙ ПРИЧАЛ

Когда в Петропавловск Авачинской бухты впервые здесь от остановки «Дом Фигаро» к остановке «Кинотеатр Сопка», то справа видишь постепенно растущую и врезающуюся в

отсыпана часть дамбы (ее на снимке М. Семенцева). А стоявшее на этом месте старое судно «Астрахань», чтобы не мешать работам, с помощью

Сдана в 1983 году в эксплуатацию современного глубоководного причала со всем комплексом береговых сооружений позволит Камчатскому пароходству и Петропавловскому морпорту принимать и обрабатывать крупнотоннажные суда, контейнеровозы, другие океанские лайнеры, намного улучшит снабжение нашей области всем необходимым.

Один из неосуществленных проектов. «Моряк Камчатки», август 1989 г.

Если еще совсем недавно злостных неполучателей прибывших в их адрес грузов можно было приструнить, например, телефонным звонком из горкома или обкома КПСС, то теперь такой инструмент отсутствовал. В последнее время недобросовестные клиенты, по словам портовиков, «вовсе

распоясались». В новых условиях раскачивавшиеся «морские ворота» Камчатки можно было подпереть только деньгами. Поэтому были приняты экономические меры воздействия. Очередная сессия областного Совета народных депутатов установила десятикратный тариф за более чем восьмисуточное хранение в порту грузов, снятых с судов. При этом половину взысканной суммы следовало направлять в фонд социальной защиты облисполкома. Сами же портовики нашли вот такой способ ускорения вывоза: «Пришло оборудование, а забирать его не торопятся. Вот и приходится запугивать распродажей. Как только получатели узнают о том, что придется распрощаться со своим добром, тут же находят и время, и транспорт. Быстро разбирают…» Впрочем, эти решения оказались своеобразной «палкой о двух концах»: штрафы-то текли не из собственного кармана нерадивых руководителей, а из кассы предприятий, а потери последних закладывались в цену продукции, за которую потом расплачивались потребители, в том числе и сами портовики.

Вскоре после событий, известных как «августовский путч», началось фактическое разрушение СССР. Одна за другой из него выходили «национальные окраины», а 8 декабря руководители России, Белоруссии и Украины подписали тайное соглашение о роспуске СССР и создании на его основе Союза Независимых Государств. 25 декабря президент СССР М. С. Горбачев объявил о своей отставке, что ознаменовало собой окончательный распад страны. Ее самая большая часть — РСФСР — обрела «независимость» и встала перед выбором дальнейшего пути развития. Все эти эпохальные перемены самым существенным образом отразились на всех сторонах жизни нашей страны и каждого ее гражданина, породив у большинства из них непривычное для советского человека чувство неуверенности в завтрашнем дне, страх за себя и судьбы близких…

Нараставшие, словно снежный ком, экономические трудности, повальная нехватка продуктов питания, товаров повседневного спроса и длительного пользования привели к резкому росту хищений. Страна перешла на талонную (читай, карточную, как в военное время) систему распределения жизненно важных продуктов и предметов потребления. В магазинах купить было нечего, а через порт шли все виды товаров. Вот и находились люди, в том числе, посторонние, выносившие за его пределы «необходимое». Несколько примеров: в сентябре обнаружилась недостача пятидесяти тюков ткани, исчез контейнер с меховыми изделиями. Пропавшее стоило 135 тыс. руб.

Начальник складского хозяйства ППК-2 Л. Белов отмечал: «Количество краж у нас возросло, естественно, возросли и убытки. В прошлом году они составили 1 500 руб., в этом — 18 тыс. на семьдесят один случай хищения. Я работаю уже много лет. Заметил, что за последние пять лет кражи возросли, тащат даже крупу, муку, словом, то, мимо чего раньше прошли бы и не оглянулись. Жизнь заставляет. Начинаешь докеров воспитывать, а они резонно отвечают, что в магазинах ничего нет. Думаю, пройдет дефицит на все, исчезнут и хищения. Во всяком случае, хочу на это надеяться».

Кое-кто пытался объяснить нездоровую обстановку недостаточной работой военизированной охраны. Доля истины в этом была: ее начальник Г. А. Винокуров говорил, что из-за низких окладов желающих поступить сюда находилось мало. «Раньше было поспокойнее. Сейчас все стали взвинченные, нервные, ничего и никого не боятся». По его словам, основной костяк коллектива сохранялся, но текучесть кадров была большой: в 1991 г. уволили 50 чел., стольких же приняли. «У нас же мизерные оклады. Что для мужчины, который по общепринятым понятиям вроде должен обеспечивать семью, месячный заработок в четыреста рублей вместе с надбавками и северным коэффициентом? Кто сюда пойдет из мужчин? Поэтому в нашем коллективе больше женщин. Но они справляются с порученным делом. Не все у нас приживаются. Недавно мы распрощались с двумя работниками. По долгу службы они должны охранять, а на самом деле занимались откровенным воровством. Дела на них переданы в милицию».

Сам начальник ВОХР полагал, что в порту созданы условия для хищений: «Не хочешь, а попробуешь что-то украсть, вынести. Например, площадки для контейнеров с домашними вещами или для автомобилей должны быть огорожены, а сигнализация выведена на пульт. Но этого нет. Контейнеры необходимо своевременно “перекрывать” — ставить дверь в дверь. Зачастую эту операцию не делают, считают лишней работой».

По словам начальника склада ППК-3 А. М. Третьяка, впечатление о военизированной охране складывалось не очень лестное: «Кажется, эта организация предназначена для получения не заработанной платы и служит ширмой для некоторых дельцов, которым необходимо лишь формальное место работы. Действительно удобно — сутки отдежурил, на трое ушел где-то подрабатывать. И душа ни о чем не болит, так как ни за что не отвечает. Если бы наряду с другими военизированная охрана несла материальную ответственность за сохранность в порту грузов, то, думаю, дела бы были намного утешительнее».

Нередко портовикам самим приходилось обеспечивать сбережение доставленного. «В прошлом году посторонняя машина вошла через проходные ворота без прицепа, а вышла с новым прицепом… Имеющаяся около седьмого склада сторожевая вышка длительное время бездействует, поэтому

приходится после разгрузки новой техники площадку охранять своими силами. Но не всегда есть возможность ставить докеров на охрану… Также не всегда целесообразно заниматься “перекрытием”… Здесь тоже есть свои минусы. На контейнерах устройство для пломбирования несовершенно, при неоднократном перекрытии может произойти срыв пломбы, что влечет различные последствия».

При случайном повреждении пломб на контейнер во избежание хищений ставился коммерческий знак. При выдаче получатель требовал вскрытия, при котором могло обнаружиться недовложение от поставщика. Начиналась долгая переписка, в ходе которой отправитель утверждал, что он упаковал все, что положено. А платить за недостачу приходилось портовикам. По этой причине раньше «перекрывать» они не стремились, но в связи с участившимися кражами в последнее время это волей-неволей приходилось делать. Особенно сложно было с контейнерами-двадцатитонниками: для их «перекрытия» требовалось много механизмов, тратилось время. Докеры от этого уставали сильнее, чем от работы на судах. Но другого способа сбережения не оставалось, «потому как надежды на стрелков военизированной охраны нет».

В разгоревшейся дискуссии принял участие и коммерческий ревизор ППК-2 В. М. Лаевский: «Наша жизнь заставляет даже, казалось бы, кристально чистого человека брать чужое. Раньше такого не было. Пытаются брать даже по мелочам, воруют много. Последнее время даже меньше технологического брака, чем хищений. Бывали случаи, когда чистый ящик с консервами без следов подработки оказывался пустым. Сейчас консервы принимаем чуть ли не поштучно, но все равно тащат.

По моему мнению, основные хищения происходят ночью, с ноля часов, когда не ведутся работы в складах. Остаются в них одни сменные заместители начальника склада, а это — женщины. Ясно, если где-то что-то и произойдет, то они просто побоятся выйти. Вот и бери, что душе угодно. Повальный дефицит в стране ведет к тому, что люди тащат все… А способствует этому ВОХР. На территорию пускают всех, никого не контролируют. Можно войти без сумки, а выйти с ней…»

Ему вторила начальник склада № 2 ППК-2 З. Н. Ечевская: «Наш склад — открытая территория, на которой хранятся стекло, кирпич, шифер, запчасти, пиломатериал и лес. Естественно, отдельно это ничего не охраняется, доступ, особенно в ночное время, имеют все, так что воровства хватает. Особенно тащат стройматериалы. Сейчас сама обстановка понуждает людей к краже. Я так думаю, если бы в специальном магазине стройматериалов люди могли купить необходимое, то такого воровства не было бы…»

Статистические данные показывали и рост числа случаев несохранной переработки грузов: в 1988 г. их было 24, все оплаченные (19 недостач, пять повреждений, хищений нет), в 1989 г. — 40 случаев (из них два хищения), в 1990 г. — 60 (причем также два хищения). За девять месяцев 1991 г. было зарегистрировано уже 86 несохранностей.

…В один из хмурых дождливых октябрьских дней на ППК-2 продавали сосиски. Казалось бы, что в наступившее полуголодное время ничто другое людей не должно было заинтересовать. Но нет — на встречу с артистами киевской эстрады в клубе комплекса собралось небывалое количество зрителей. Им очень понравилось эмоциональное исполнение украинских песен, позволившее на время забыть о политике, пустых магазинных прилавках и социальной несправедливости. Правда, острые пародии и актуальные шутки конферансье быстро вернули их к повседневным заботам. Концерты и встречи с артистами в клубе не были редкостью. Совсем недавно прекрасным подарком людям стала встреча с артистами Московского областного театра драмы. Столичных гостей отблагодарили увлекательной морской прогулкой к знаменитой камчатской достопримечательности — скалам Три брата.

В ноябре в Ленинград, вернее, теперь в Санкт-Петербург, отправилась поздравительная телеграмма на имя руководителя строительства порта в 1943—1945 гг. Алексея Николаевича Виноградова. Ему исполнилось девяносто лет. «Портовики всегда помнят и ценят ваш вклад в строительство первых причалов порта, производственных объектов, жилья. Желаем Вам доброго здоровья, благополучия, бодрости, долголетия. Высылаем одну тысячу рублей в знак благодарности. Просим по возможности выслать свои воспоминания о строительстве нашего порта». Такие воспоминания Алексей Николаевич подготовил, но опубликованы они были уже после его смерти, в 1995 г., когда отмечалось пятидесятилетие Победы нашего народа в Великой Отечественной войне…

15 ноября 1991 г. указом президента РСФСР отменены ограничения на заработную плату и прирост средств, направленных на потребление, сняты ограничения размера заработка, на который начислялись районный коэффициент и северные надбавки. Предлагалось начать выплату надбавок на заработок с 1 декабря. В этот же день постановлением правительства РСФСР с 1 января 1992 г. установлена нормальная продолжительность рабочего времени не выше сорока часов в неделю. Укороченный на час пятничный рабочий день полагался трудившимся по пятидневке.

Годовые планы предприятий еще привычно составлялись и утверждались. Таковой для порта на 1991 г. был определен в 2 970 тыс. т. Выполнить его вновь не удалось: фактически переработали 2 851,3 тыс.

т, или 96 % заданного. По сравнению с прошлым годом объем грузоперевалки снизился на 185,3 тыс. т. Было обработано 680 судов. ПЭФ перевез 747,8 тыс. пассажиров и 343,1 тыс. т грузов, получил 12,7 млн руб. дохода. Экспедиция в округе перевалила 127,4 тыс. т.

Алексей Николаевич Виноградов. 1980-е гг.

В 1991 г. завершился советский период истории Петропавловского морского торгового порта. Наибольшего развития он достиг в 1970—1980-е гг., названные «прорабами» провалившейся «перестройки» застойными. Впрочем, о том, какой это был «застой», читатель может составить собственное представление, хотя бы из изложенного выше. Хороший ответ на это содержится и в словах Р. Ф. Баширова, произнесенных в феврале 1991 г.: «Я не совсем понимаю, в чем выражался наш застой? Насколько знаю, люди моего поколения всегда добросовестно относились к своим обязанностям. В качестве примера могу привести тот же порт: только благодаря хорошей работе в заклейменные годы мы сейчас имеем возможность при жестких условиях самофинансирования, в том числе валютного, без срывов выполнять свою основную задачу — обработку транспортного флота!»

На пике развития — в 1989 г. — через порт прошло без малого четыре миллиона тонн разнообразных грузов. Изменение политической ситуации в стране, ломка сложившихся экономических отношений и их ускоренная капитализация, небывалый в истории передел собственности, фактическая ликвидация Камчатского морского пароходства привели к резкому сокращению грузооборота, который в 2000 г. был равен всего 672 тыс. т, то есть почти впятеро меньше, чем в середине 1980-х гг.

В 1992 г. экономические трудности в стране усугублялись. Продолжилось и наметившееся еще в 1989 г. снижение морского завоза грузов на Камчатку. В 1991 г. порт недополучил по сравнению с 1990 г. 6,4 млн руб. доходов, при этом его расходы увеличились на 15,5 %. В 1992 г. грузооборот упал до 1 625,2 тыс. т, то есть до уровня середины 1960-х гг. В связи с неприбытием тоннажа по сравнению с ожидавшимся на 549,8 тыс. т, в этом году порт не получил уже 171,2 млн руб.

В январе 1992 г. прибыли вспомогательные суда, заказанные еще в ушедшую советскую эпоху. 31-го числа на баланс порта приняты морской буксир прибрежного плавания и нефтемусоросборщик, построенные в Азове и Мариуполе. Новые суда закреплены за ПЭФ.

Для поддержания достаточного уровня оплаты труда в условиях либерализации цен, «отпущенных» указом президента РСФСР и постановлением правительства со 2 января 1992 г., потребовалось искать дополнительные источники доходов, например, расширять сферу услуг, исходя из нужд местного рынка. Возникла необходимость привести структуру управления и общую численность персонала в соответствие с новыми объемами производства и требованиями рыночной экономики, создать дополнительные рабочие места. С этой целью начальник порта приказал главному инженеру совместно с начальниками ПШК, РСУ и мастерских до 15 марта подготовить технико-экономическое обоснование организации шлакоблочного производства на 35—40 рабочих мест. Туда предполагали направить

высвобождавшихся людей, желавших приобрести новые специальности. В рамках изменения организационной структуры порта создан юридический отдел из двух человек и единая кадровая служба, из штатных расписаний управления исключены тринадцать должностей.

В апреле 1992 г. среди камчатцев распространилось печальное известие: прекращается морское пассажирское сообщение с населенными пунктами побережий. Пароходство списало из-за ветхости свой последний «морской трамвайчик». А вскоре пришла еще одна неприятная весть: снижается количество пассажиров, могущих морем добраться из Петропавловска до Владивостока. Кроме того, новое расписание предусматривало выполнение всего четырех пассажирских рейсов против тринадцати прошлогодних, да еще совершавшихся меньшим судном. Зато цена билета выросла в полтора раза. «Представлю, сколько теперь пассажиров будет нас "штурмовать", стремясь в июне уехать в отпуск, а в августе-сентябре вернуться на Север с материка… Да, много работы и неприятностей нынче прибавилось кассирам. И мне лично тоже. Попробуй всех посади!.. Забудьте то время, когда график движения пассажирских судов составляло КМП!» — переживал начальник морвокзала Валерий Леонидович Семкин.

3 июня состоялась конференция трудового коллектива, определившая пути дальнейшего развития предприятия, в частности, предстоящее акционирование. Одним из вопросов рассматривалась целесообразность включения столовой № 1 в состав структурных подразделений для обеспечения качественным питанием сотрудников. Это решение было оформлено приказом по порту от 21 декабря 1992 г.: на базе столовой с 1 января 1993 г. организовывалось «непроизводственное подразделение по общественному питанию» со штатной численностью персонала в 26 чел. Оно получило название «столовая порта».

19 июня решено увеличить фонд оплаты труда специалистов технических служб. В последнее время все чаще увольнялись высококвалифицированные рабочие, занятые ремонтом и обслуживанием подъемно-транспортного оборудования и систем жизнеобеспечения. Нарушения в работе сложной и дорогой техники, особенно в условиях неудовлетворительной поставки запасных частей и материалов, вели к снижению интенсивности обработки судов. С целью стабилизации кадрового состава технических служб и сохранения наиболее опытных тружеников, месячный фонд оплаты труда автохозяйства, ремонтно-механических мастерских и других подразделений увеличен на 88,26 тыс. руб.

В июне специалисты лаборатории локальных компьютерных сетей разработали программу расчета зарплаты по нарядам докеров-механизаторов. Ее внедрение позволило освободиться от платных услуг ранее занимавшегося этим вычислительного центра пароходства.

ВЕРНОСТЬ НА ГОДЫ

В ПЕТРОПАВЛОВСКОМ морском торговом порту трудится немало людей, которые, начав еще молодыми специалистами, остаются верны своему первому предприятию на долгие годы. И их числу относится и старший мастер ремонтно-строительного участка Валерий Викторович Зюляев.

Восемнадцать лет назад приехал он на Камчатку из солнечной Одессы. Вот с тех пор и связал с ней свою судьбу, а Петропавловский порт действительно стал для него родным предприятием. Ведь именно с ним связаны годы становления, приобретения опыта мастерства. И тот, кто помнит Валерия Викторовича в те годы, когда он был еще комсомольцем, знает и о том, какую он вел общественную работу.

В жизни каждого человека бывают подъемы, падения, существует немало качеств для определения его деловых способностей, но, наверное же, верность своему коллективу всегда останется одним из основных показателей человеческого характера.

На снимке: старший мастер В. В. Зюляев

В. В. Зюляев, 1992 г.

17 июля порта создана рабочая комиссия для поиска путей изменения принципов деятельности порта. Это делалось в соответствии с постановлением правительства России № 721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества». В комиссию под председательством заместителя начальника

порта по эксплуатации Ю. П. Тарапурова вошли заместитель начальника по экономике А. И. Вовкотруб, главный бухгалтер В. Н. Рассказов, начальник юридического отдела С. В. Костына, председатель совета трудового коллектива Ю. К. Чакин. До 20 августа им предстояло подготовить перечень имущества, не подлежащего приватизации, составить акт оценки, разработать план приватизации с выбором ее варианта. Разрабатывался и устав будущего акционерного общества в соответствии с типовым, но учитывающий специфику деятельности морского транспорта. Все эти документы до 25 августа следовало согласовать с трудовым коллективом и отправить их на утверждение в департамент Министерства транспорта России и комитет по управлению государственным имуществом Камчатской области.

Предстоящая приватизация осенью 1992 г. была главной темой, широко обсуждавшейся и на работе, и в семьях. По решению президента и правительства страны порт, как и все пароходство, должен был превратиться в акционерное общество. 10 сентября состоялась очередная конференция трудового коллектива — по акционированию. Из 84 избранных делегатов в зале ППК-2 присутствовали 64, так что конференция была правомочна решать все вопросы, а их на повестке дня было три: выбор варианта акционирования, утверждение проекта устава акционерного общества «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» и выделение дополнительных финансовых средств на содержание ЖКХ.

В президиум конференции вошли все члены комиссии по приватизации. Ее председатель Ю. П. Тарапуров познакомил собравшихся с ходом подготовки к акционированию, с перечнем того, что входит в уставный капитал. В нем не значились причалы, столовая, оздоровительный комплекс, объекты гражданской обороны, оцененные в 11 млн 768 тыс. руб., — это имущество оставалось федеральной, то есть государственной, собственностью и выкупу не подлежало. Порту предстояло платить за его амортизацию, но сколько, пока никто не знал.

О возможных вариантах приватизации подробно рассказали заместитель начальника порта А. И. Вовкотруб и юрисконсульт С. В. Костына. Они смогли убедить делегатов, что для коллектива наиболее приемлем второй вариант, дающий ему больше прав и гарантий. Его и приняли большинством голосов. Единогласно был принят за основу представленный проект устава общества, но с тем добавлением, что структурные подразделения внесут в него свои предложения. Затем установили начальную стоимость акции — одна тысяча рублей.

По второму варианту приватизации каждый акционер мог иметь в собственности количество акций, номинальная стоимость которых не превышала 5 % уставного фонда общества. Эта сумма составляла 28 223 руб. Такой минимум был обещан каждому.

С 1987 г. порт работал в режиме самофинансирования и самоокупаемости. В соответствии с действовавшим законом о государственном предприятии, полученной прибылью, величина которой за пять лет составила 12 млн руб., он распоряжался самостоятельно и создал на эти средства «личное имущество». Поэтому конференция решила ходатайствовать перед комитетом госимущества не включать эту сумму в уставный фонд будущего общества. Также решено просить о продаже доверительных акций коллективу.

Третий вопрос повестки дня конференции вызвал жаркие дебаты. После продолжительных споров большинством голосов решено сверхплановую прибыль перечислить в управление ЖКХ.

Вскоре в ходе начавшегося раздела бывшего государственного имущества возникли сложности. Одной из них в сентябре оказалась неправильная, по мнению руководства предприятия, приватизация танкера «Ельня». На нем хранились запасы для заправки судов топливом и горюче-смазочными материалами. Танкер состоял на балансе порта с 1985 г. Он использовался не только как бункеровочная база, но и как переработчик нефтесодержащих вод, сбрасываемых после очистки в Авачинскую губу. В ходе переоборудования в него были вложены 4,5 млн руб.

Без танкера ни флот, ни порт обойтись не могли. Понимая его значимость, экипаж решил взять судно в свои руки. Не поставив в известность настоящего хозяина — порт, он обратился в областной комитет по управлению госимуществом, где получил разрешение на приватизацию. Остаточная стоимость «Ельни» была определена всего в 38 тыс. руб.

Администрация порта возразила против приватизации ввиду ее преждевременности. По ее мнению, это следовало делать одновременно со всем имуществом. К тому же, на это не было получено требовавшееся по закону согласование федерального Департамента морского транспорта. Туда отправилось ходатайство об обжаловании решения Камчатского областного комитета госимущества, а дело о незаконной приватизации «Ельни» ушло в арбитражный суд.

С октября прекратилось перечисление 0,15 % от фонда оплаты труда на культмассовую и спортивную работу. Недостаток средств не позволял содержать привычное число специалистов. Решено сократить две должности в штате клуба порта и столько же в библиотеке, а тренера-преподавателя перевести на поставки.

14 ноября 1992 г. Государственный комитет Российской Федерации по управлению государственным имуществом издал распоряжение № 889-р о приватизации порта.

13 января 1993 г. коллективу объявлено о получении названного разрешения. Это стало результатом большого труда рабочей комиссии по приватизации и администрации, сумевшим сохранить в составе предприятия все структурные подразделения и имущество без деления на отдельные общества и компании.

Продолжилось поступление техники. 19 января введен в эксплуатацию новый автопогрузчик. Ответственным за содержание его в исправном техническом состоянии назначен ведущий инженер Г. Г. Матяш.

В связи со стремительной инфляцией в январе заключено соглашение между администрацией и профсоюзным комитетом по социальной защите работников и их семей, а также пенсионеров предприятия. Оно предусматривало выплату единовременного поощрения по случаю юбилеев в зависимости от стажа работы и уровня минимальной зарплаты в стране. Оплачивались отпуска по уходу за ребенком до достижения им трехлетнего возраста, вручалась единовременная помощь демобилизованным воинам, ушедшим на службу из порта и вернувшимся обратно. Неработающие пенсионеры — инвалиды труда получили ежемесячную прибавку, ее же — работники, выезжавшие на лечение за пределы полуострова. Единовременная выплата полагалась и при выходе на пенсию.

5 февраля 1993 г. профсоюзный комитет рассматривал проект приказа «О вынужденных отпусках». Докладывал начальник кадровой службы В. В. Аврамец. Он сообщил, что по прогнозу на февраль, в соответствии с графиком подачи флота, будет переработано 69 тыс. т груза, что на 90 тыс. т меньше, чем в прошлогоднем феврале. При этом упущенный доход, ориентировочно, должен был составить 70 млн руб. Администрация порта в связи со значительным сокращением объема грузовых работ и тяжелым финансовым положением во избежание массового сокращения предлагала разрешить руководителям подразделений и кадровой службе предоставлять сотрудникам отпуска без содержания на срок до месяца. Предложение было принято. Чтобы как-то поддержать уходящих в отпуск без оплаты, профком решил выдавать им путевки в санаторий-профилакторий «Спутник», в том числе семейные. Нуждающимся выделялись особые талоны на «диетическое питание». На материальную помощь из профсоюзного бюджета в первом квартале были выделены 120 тыс. руб.

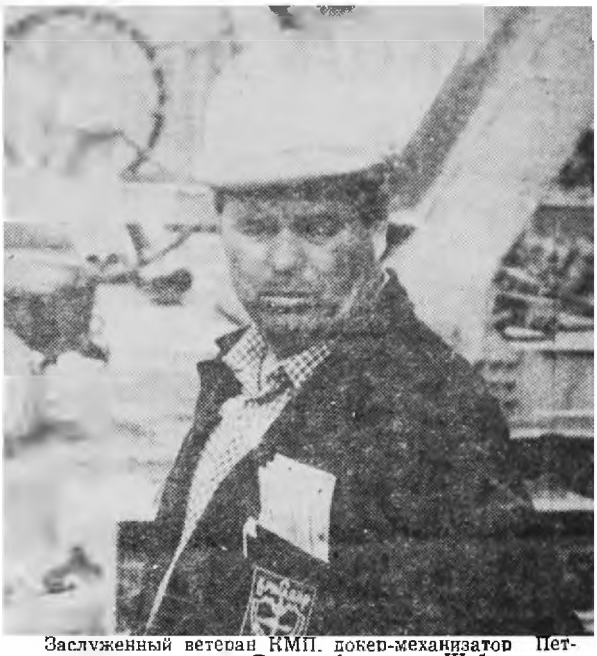
В марте для противодействия растущей преступности, обеспечения защиты людей и сохранности имущества создана рабочая группа под руководством начальника порта. Начальнику ОГиКР Н. И. Ахромееву, заместителю начальника С. М. Цыбулькову и исполняющему обязанности главного инженера В. Н. Агейчику поставлена задача: в недельный срок разработать план мер, направленных на обеспечение безопасности. В рабочую группу также вошли помощник Камчатского транспортного прокурора, начальник линейного отдела внутренних дел на транспорте и начальник ВОХР. В Министерство транспорта России отправилось ходатайство о выделении средств на усиление борьбы с преступностью — оплату дополнительных нарядов милиции и охраны.

5 марта завершилась сложная операция по погрузке с воды на борт теплохода сборщика льяльных вод «Кроноцкий», весившего 180 т. Сделали это при помощи двух спаренных стотонных плавкранов «Ганц». Работы, а также крепление груза на палубе теплохода были выполнены в короткий срок и качественно, «Кроноцкий» благополучно прибыл во Владивосток. За отличный труд премированы главный технолог С. Т. Макаревич, инженер-технолог И. А. Капралов, заместитель начальника ППК-3 Ю. С. Ситько, сменный диспетчер ППК-3 Н. Г. Калугин, старший стивидор ППК-3 О. А. Говоров, главный диспетчер В. А. Прошаков, заместитель главного диспетчера С. Г. Гаврилов, сменный стивидор ППК-3 В. В. Вязников, бригадир ППК-3 В. С. Кривецкий, докеры-механизаторы В. М. Чижов, В. Р. Шипилов, Ю. П. Тишкин, исполняющий обязанности начальника ремонтно-механических мастерских Ю. И. Васин, электросварщики Ю. Г. Подкин, П. П. Перелыгин и А. В. Кошкин, слесари А. Н. Савченко, Е. П. Лобанов, Ю. А. Вшивков, плотники РСУ Ю. А. Брыков и Ю. В. Денисов, ведущий инженер отдела механизации В. А. Агафонов, ведущий экономист А. Н. Санжаровский, бригадир РСУ В. А. Дидорук.

Как в любом большом и сложном механизме, в порту случались и сбои. Так, 1 апреля в ходе обработки теплохода «Константин Заньков» с грузозахватного приспособления сорвался барабан с тросом и упал в трюм на контейнеры, заполненные домашними вещами. Два их них были серьезно помяты. Выяснилось, что захват не соответствовал примененному барабану. Два докера-механизатора получили по выговору, сумму ущерба решено взыскать с них «по предъявлению претензий». В июле, после оценки убытка, виновники происшествия лишились среднемесячного заработка.

В мае 1993 г. произошло примечательное событие: впервые за многие годы были обработаны три иностранных судна. Последние «иностранцы» — фрахтованные еще Акционерным Камчатским обществом греческие пароходы, привезшие на Камчатку соль, — разгружались в Ковше осенью 1939 г., то есть более полувека тому назад. «Железный занавес» поднялся: ранее закрытый для иностранцев

полуостров и его океанские ворота распахнулись навстречу международным морским дорогам. Это означало, что наша Камчатка вскоре будет включена в мировую экономику.



Заслуженный ветеран КМП, докер-механизатор Петропавловского морпорта **Виктор Андреевич Шебякин**, работающий на предприятии с 1960 года.

БУДЕМ С ХЛЕБОМ

Суда под иностранным флагом в Петропавловском морском торговом порту уже не редкость. Вот и на сей раз встал под разгрузку теплоход под кипрским флагом «Скипер-Н». Его команда интернациональная: капитан и старший помощник по национальности греки, второй помощник капитана — русский одессит, есть ирландцы, шведы. Этот сборный экипаж доставил для жителей Камчатки 17,5 тысячи тонн отменного зерна из Канады.

Для камчадалов такая цифра означает одну четвертую годового запаса зерна, которое сразу же поступило на мелькомбинат.

Докеры - механизаторы ППК-3 разгрузку провели в короткий срок, хотя большое судно дважды приходилось раскантовывать, то есть разворачивать на 180 градусов.

Н. ЮЛИНА.

В. А. Шебякин, 1993 г.

31 мая Департамент морского транспорта России зарегистрировал «Свод обычаев Петропавловск-Камчатского морского торгового порта». Этот документ определял взаимоотношения с судовладельцами и предприятиями-смежниками и позволял «в условиях рыночных отношений сократить материальные потери, получать дополнительную прибыль». Активное участие в работе над «Сводом» приняли начальник порта Р. Ф. Баширов, его заместители Ю. П. Тарапуров и А. И. Вовкотруб, начальник ОГиКР Н. И. Ахромеев, капитан порта В. И. Овчинников, главный диспетчер В. А. Прошаков, заместитель главного диспетчера С. Г. Гаврилов, начальник юридического отдела С. В. Костына, главный бухгалтер В. Н. Рассказов, главный инженер В. И. Король, юрисконсульт Н. П. Безуглова.

1 июля установлены новые тарифы на все погрузо-разгрузочные работы. Они определялись как стоимость услуг, определенная прейскурантом 11-01 («Тарифы на перевозки грузов морским транспортом в каботажном плавании»), изданным в 1989 г., умноженная на так называемый «суммарный предельный коэффициент». Последний был установлен в размере 242,8. Также применялась ставка налога на добавленную стоимость в размере 20 %.

В плавание до Владивостока вышел зафрахтованный одним из предприятий теплоход ПЭФ «Анатолий Крашенинников». Только за первый рейс от него в копилку порта ожидались дополнительные 15 млн руб. прибыли. Чтобы отправить это небольшое судно в столь дальнее плавание, руководители и специалисты провели серьезную предварительную работу.

19 июля на причале ППК-3 царило оживление: здесь стоял теплоход «Юрий Смирнов», доставивший автотранспорт. Большой ажиотаж вызвали прибывшие японские «легковушки», купленные в загранрейсе туристами и членами экипажа. Почти две сотни человек, совершивших круиз ради этой техники, с волнением и нетерпением ждали начала разгрузки. Но в этот день она так и не началась:

таможня «добро не дала» — документы оказались оформлены неправильно. На следующий день все уладилось, и три сотни иномарок вышли из чрева судна на всеобщее обозрение. Если их ждали с большим нетерпением и всеобщим волнением, то другая техника выгружалась без помпезности. Теплоход доставил пятьдесят силосоуборочных комбайнов и двенадцать УАЗиков Агропромснабу для распределения между предприятиями области.

20 июля начальник территориального агентства Государственного комитета по имуществу России по Камчатской области, заместитель председателя комитета по управлению Госкомимуществом по Камчатской области А. И. Усов утвердил устав Акционерного общества открытого типа «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт (ПКМТП)».

В ночь на 26 июля преступная группа, в которой пребывал один из докеров, вскрыла контейнер и похитила спиртные напитки. При задержании виновных сотрудники транспортной милиции правомерно применили оружие к отказавшимся выполнять их требования злоумышленникам. Докер, получивший огнестрельную рану, отправлен в больницу.

В октябре стоимость услуг, оказываемых портом, была вновь повышена ввиду растущей в стране инфляции. С 15 октября началось применение предельного коэффициента повышения тарифов в размере 485,6. Ставка налога на добавленную стоимость не изменилась. А еще одной статьей экономии средств стал частичный отказ от услуг связи радиобюро пароходства: в порту появилась собственная телеграфно-телексная линия.

В октябре же зашел очередной «иностранец» — теплоход «Скипер-Н» под кипрским флагом, привезший из Канады 17,5 тыс. т отменного зерна. Это была четверть потребного для Камчатки годового запаса. Докеры ППК-3 разгрузили большое судно в короткий срок, хотя его дважды пришлось раскантовывать, то есть разворачивать на 180 градусов.

На подсобных участках портовиков завершалась «картофельная страда». Выращенный на них «второй хлеб» был очень серьезным подспорьем в нелегком быту рядовых тружеников начала девяностых. Но его нужно было не только вырастить, но и сохранить: желающих поживиться чужим урожаем имелось предостаточно. Несложно понять чувства людей, увидевших разграбленным свой огород.

Чтобы сохранить урожай, портовики с 23 августа наладили настоящие «картофельные караулы», то есть охрану своих огородов, расположенных на 11-м, 20-м километрах и в совхозе «Заречный». Там постоянно дежурили люди. В «Заречный» привезли балок с печью и местами для отдыха. На 11-м километре поставили переоборудованный под караулку контейнер. В районе 20-го километра охрану нес передвижной дозор: в кузов автомобиля ЗИЛ-130 работники автохозяйства водрузили будку со всем необходимым для нормального отдыха. Водитель В. Белокреницкий вместе с менявшимися караульными регулярно объезжал участки. На помощь пришли и бывшие работники-пенсионеры.

В охране картофельных плантаций отличились представители ППК-1 и ППК-2 О. Павлов, В. Николаев, А. Голоколос, Н. Козлов, В. Кабанов. Им платили среднесдельный заработок, освободив от выполнения производственных обязанностей. По словам заместителя начальника порта по социальным вопросам С. М. Цыбулькова, «на общем благоприятном отношении к несению караульной вахты на картофельных плантациях портовиков некрасиво выглядит коллектив портово-экспедиционного флота, который имеет самый большой картофельный участок, но не может или не хочет организовать охрану выращенного урожая». Все это делалось не зря: «картофельные караулы» предотвратили несколько попыток хищения.

23 октября исполнилось полвека со дня организации порта. По случаю этой славной даты коллектив получил поздравление от исполняющего обязанности директора Департамента морского транспорта России Н. Цаха: «За эти годы плодотворной работы Петропавловский морской торговый порт превратился в один из крупнейших тихоокеанских портов России с круглогодичной навигацией. Порт является морскими воротами Камчатской области и играет в ее жизнеобеспечении главную роль. Сегодня, несмотря на переживаемые экономические трудности, коллектив с честью выполняет поставленные задачи по своевременной и качественной переработке грузов для потребителей Камчатской области». Высокий руководитель желал коллективу крепкого здоровья, большого личного счастья, дальнейших успехов и «наращивания специализированных производственных мощностей порта, определенных программой возрождения Российского флота».

Душевно отозвались на юбилей два бывших начальника порта — С. Г. Несват и С. П. Качайлов. Они прислали вот такое поздравление: «Дорогие друзья! Невыносимо тяжело сообщить о невозможности прибыть на юбилей по причине нашего возраста. Не сбылась наша мечта увидеть, очевидно, в последний раз Камчатку, встретиться со старыми друзьями, вспомнить дела давно минувших дней. От всей души поздравляем всех портовиков, и особенно ветеранов, с пятидесятилетием Петропавловского

морского тортового порта! Желаем всем крепкого здоровья, счастья, благополучия, трудовых побед! Всегда вас помним, любим!»

Приказом директора Департамента морского флота России за многолетнюю плодотворную работу, личный вклад в обеспечение завоза народнохозяйственных грузов на побережье Камчатки и в связи с 50-летием со дня основания порта знаком «Почетный работник Морского флота» награждены:

Агейчик Владимир Николаевич — главный энергетик

Афанасьев Борис Георгиевич — капитан — сменный механик

Демьяненко Виктор Иванович — начальник производственного комплекса механизации

Кулаков Владимир Петрович — начальник ППК-3

Мальцев Владимир Васильевич — докер-механизатор ППК-2

Николаев Аполлинарий Пантелеевич — докер-механизатор ППК-2

Пестун Казимир Францевич — докер-механизатор ППК-1

Пособилов Николай Дмитриевич — докер-механизатор ППК-3

Сафонов Владимир Дмитриевич — начальник спортивно-технического клуба

Сковера Иван Михайлович — начальник рейдового пункта Палана

Таволжанский Олег Гаврилович — заместитель начальника ПЭФ, начальник экспедиции в КАО

Чакин Юрий Кузьмич — начальник ППК-1

Цыбульков Сергей Михайлович — заместитель начальника порта по социальным вопросам.

Теперь на предприятии насчитывалось более тридцати почетных работников Морского флота. Один из награжденных — Владимир Васильевич Мальцев — приехал на Камчатку с родителями пятилетним мальчишкой. Он рос вместе с портом. Семья поселилась на Красной Сопке, где стояла сторожка лесника, затем перебралась в первый барак, построенный портом. В школу он бегал через его территорию, за что иногда влетало и от родителей, и от строителей. Еще один «Почетный работник» — начальник спортивно-технического клуба ДОСААФ Владимир Дмитриевич Сафонов. На эти дни пришлось и его собственное торжество: он родился в день начала строительства, которому отдал половину прожитых лет. К тому же у В. Д. Сафонова в преддверии праздника родился внук.

Этим же приказом почетной грамотой департамента отмечены:

Алимов Виктор Николаевич — докер-механизатор ППК-2

Басманова Валентина Петровна — старший тальман ППК-3

Блинова Раиса Дмитриевна — начальник грузового склада ППК-2

Брюханов Александр Петрович — докер-механизатор ППК-2

Вашкина Светлана Витальевна — инженер отдела МТС

Дворцов Юрий Алексеевич — докер-механизатор ППК-3

Дихтярь Анатолий Иванович — слесарь электрик ППК-1

Духнов Виталий Иванович — докер-механизатор ППК-3

Звягин Анатолий Константинович — мастер-бригадир ПЭФ

Ильминский Виктор Федорович — электромонтер службы главного энергетика

Лесников Николай Иванович — докер-механизатор ППК-2

Лысенко Галина Ивановна — инженер-нормировщик ППК-1

Манжос Нина Ивановна — начальник команды ВОХР

Михайлов Илья Степанович — докер механизатор ППК-2

Спирин Анатолий Васильевич — начальник рейдового пункта Тигиль

Тростянко Иван Кузьмич — машинист автохозяйства

Хмиль Иосиф Иванович — старший помощник капитана ПЭФ

Чакина Ольга Генриховна — ведущий инженер отдела ГТиИС

Чикмарев Константин Иванович — водитель автохозяйства.

По случаю юбилея оказана существенная материальная поддержка старейшим и уважаемым работникам. Первостроителям Петру Тимофеевичу Глубокому, Дмитрию Семеновичу Москвину, Валентину Филипповичу Ополеву, Акопу Асриевичу Хачатарьяну выделено по 50 тыс. руб. По 10 тыс. вручено получившим в юбилейные дни звание «Почетный работник Морского флота». Премии по 20 тыс. руб. выплачены 42 трудящимся и 159 пенсионерам — заслуженным ветеранам.

Главные торжества прошли в Доме офицеров флота. Здесь собрались и нынешние труженики, и те, кто, честно отдав предприятию не один десяток лет, уже пребывал на заслуженном отдыхе. Ветеранам было, о чем поговорить: ведь в порту прошла их молодость, лучшие годы жизни.

Зинаида Федоровна Сырцева, треть века проработавшая в складской группе, вспоминала: «Наш склад № 4 когда-то гремел славой не только в порту, потому что работали все на совесть. Этим летом мне исполнилось семьдесят лет, и меня портовики не поздравили, обидно очень было. Но за сегодняшний вечер у меня вся обида улетучилась, поняла, что все это торжество организовано именно для нас, тех,

кто начинал строить порт и впоследствии работал в нем. Где бы мы, старики, могли еще собраться вместе и вспомнить свою молодость?! Смотрю на все, сегодня происходящее, и слезы счастья на глазах выступают. Я ведь сейчас лежу в больнице, по такому случаю отпросилась даже. Уж очень хочется увидеть все своими глазами, встретиться с друзьями и подружками юности. Вдруг, все это в последний раз? После выхода на пенсию редко приходится нам вместе собираться».

Разговор поддержала ее подруга Людмила Константиновна Радько, складской работник с тридцатипятилетним стажем: «А я даже расплакалась, когда увидела такую торжественность, такой почет нам!» Ее муж — Григорий Константинович Радько — свыше тридцати лет был в порту слесарем.

Зинаида Федоровна Сырцева

Людмила Константиновна Радько

Начинается торжественная часть. Ведущие вечера под музыку военных лет огласили приказ НКМФ СССР от 23 октября 1943 г. об организации порта, рассказали об этапах его строительства. На сцену поднимаются почетные гости — первостроители П. Т. Глубокий, Д. С. Москвин, А. А. Хачатарьян и В. Ф. Ополев. Их по старому русскому обычаю встречают хлебом-солью. Каждый ветеран поделился с

собравшимися своими воспоминаниями об исторических событиях, навсегда врезавшихся в их память. Для дорогих гостей и участников трудового фронта дан большой концерт.

15 ноября началась разработка и внедрение «бестарифной модели оплаты труда». В эпоху развития «рыночных отношений и свободной конкуренции» традиционная схема организации заработной платы, основанная на гарантированных ставках и должностных окладах, была признана не заинтересовывающей работников «в максимальном достижении высоких конечных результатов, полной реализации их физических и интеллектуальных способностей, а также внутренних резервов производства». Она не учитывала «особенности углубления рыночных отношений в экономике, новые прогрессивные формы и методы хозяйствования, в частности акционирование, активно внедряемые и получающие распространение на предприятии».

Новое российское законодательство предоставляло трудовым коллективам возможности выбора формы, системы и модели оплаты труда. Наиболее перспективной для порта была признана бестарифная система, предполагавшая отказ от гарантированных ставок и окладов, большинства видов премий, доплат и надбавок. Теперь предполагалось перейти к долевому распределению между работниками части средств, заработанных предприятием, в зависимости от их квалификации, количества и качества труда, фактического трудового вклада на основе использования «вилок» соотношений в оплате труда разного качества. Этим занялась комиссия под председательством А. И. Вовкотруба.

Переход на бестарифную модель оплаты труда «в порядке эксперимента» состоялся 26 ноября 1993 г.

С 1 февраля 1994 г. началось применение нового предельного коэффициента повышения тарифов в размере 971,2. Одновременно выросла и ставка налога на добавленную стоимость, составившая теперь 23 %.

В состав ПЭФ в феврале 1994 г. входили сорок самоходных и несамоходных плавединиц.

В марте был утвержден список ремонтно-строительных работ на год по ППК-2. В него вошли ремонт подпорной стенки над центральной дорогой вдоль склада № 1, окончание строительства подкрановых путей на причале № 4, ремонт колесоотбойного бруса на причалах ППК-2 и кровель складов, прокладка тепло- и электросети и ремонт подкранового пути на причале № 9.

26 апреля расформирована бригада докеров-механизаторов ППК-2 (бригадир Н. А. Файзулин). Взамен организованы шесть коллективов по 30 чел. в каждом.

1 июня по распоряжению Министерства экономики России утвержден новый суммарный предельный коэффициент на грузовые работы в размере 1 359,7.

Порт открылся для международного грузового и пассажирского сообщения: 22 июня в здании морвокзала началось оборудование пункта таможенно-пограничного контроля.

29 июня завершилось строительство долгожданного 54-квартирного дома по улице Ларина, 24 для жилищно-строительного кооператива порта «Причал». Заработала комиссия по приемке его внутренних сетей.

Докер-механизатор В. В. Мальцев,
6 октября 1994 г.

В начале 1990-х гг. экономика России оказалась парализована «кризисом неплатежей». Не избежал общей участи и порт, попавший в сложное финансовое положение. Если в ноябре 1993 г. его дебиторская задолженность была равна 2,5 млрд руб., а кредиторская — 2,1 млрд, то в июле 1994 г. первая выросла до четырех, а вторая превысила полтора миллиарда рублей. Кредиторская задолженность состояла из долгов по оплате тепла, электроэнергии и фрахтовых платежей. В первом полугодии 1994 г. порт дважды находился в банке «на картотеке»: в марте — на 999 млн руб. (капитальный ремонт судов ПЭФ, невыплата зарплаты, тепловая энергия), в мае — на 1,2 млрд руб. К началу ноября дебиторская задолженность перевалила за десять миллиардов! Если на счету появлялись деньги, они тут же уходили на погашение кредиторской задолженности, по-прежнему колебавшейся в районе полутора миллиардов.

Клиенты нередко рассчитывались с предприятием за услуги не деньгами, а «натурой», то есть товарами. Так, «Камчатлес» оплачивал их, естественно, лесом. Рыбаки, задолжавшие почти миллиард, предоставили на выбор перечень из тридцати двух наименований своей продукции. Если удавалось «выбить» деньги и они появлялись на счету, то тут же изымались налоговой инспекцией для погашения налогов, исчислявшихся сотнями миллионов рублей.

Второй причиной неудовлетворительного положения предприятия являлось снижение объемов грузопереработки. В декабре 1993 г. был принят президентский указ «О мерах по реализации законодательных актов о несостоятельности (банкротстве) предприятий». По нему любой из кредиторов мог заявить в арбитражный суд о неплатежеспособности предприятия, а суд был вправе рассмотреть дело о его банкротстве. Предприятию давалось три месяца для «санации» и возможности рассчитаться с кредитором, иначе оно объявлялось банкротом. А затем следовали аукцион и распродажа имущества по частям или целиком. До окончания «чекового» этапа приватизации указ практически не применялся. Но с наступлением «денежного» этапа вопросы банкротства стали обсуждаться все настойчивее. При Госкомимуществе и в статистических органах началось создание комиссий по учету несостоятельных предприятий.

Порт по состоянию баланса на 1 апреля 1994 г. имел коэффициент текущей ликвидности, по которому определялась несостоятельность, равный 0,76. При соблюдении дисциплины платежей этот показатель был бы равен единице (по отрасли плановый показатель должен быть не менее 1,5).

Улучшить финансовое состояние можно было двумя способами: повышением доходов и снижением расходов. Что касается доходной части, то объемы грузопереработки продолжали падать. За первое полугодие 1994 г. прошло 183 тыс. т против планировавшихся 400, а всего за год порт перевалил 729 тыс. т, или на 72 % меньше, чем в 1993 г. Для Корякии прогнозировались 86 тыс. т груза. Они были согласованы и подтверждены заместителем главы администрации области, начальником КМП и руководством округа. Но на деле из этого объема было выполнено только 70 %.

Рентабельность предприятия на протяжении последних пяти лет неуклонно падала, следуя за снижением потока грузов. Если в 1989 г. ее показатель был равен 1,42 при 3 427 тыс. т, то в 1993 г. он упал до 1,09 при 1 248 тыс. т переработанных грузов. В первом же полугодии 1994 г. коэффициент рентабельности опустился до 0,76. Это свидетельствовало о том, что порт имел высокие расходы, которые следовало привести в соответствие с уменьшившимися доходами.

По словам заместителя начальника порта по экономике А. Коваленко, «расходы по заработной плате, отчислению на социальное страхование и налог за превышение шестикратного минимума зарплаты в общих расходах порта составили 59,9 %. Следовательно, необходимо срочно решать вопрос о сокращении затрат на оплату труда. Это возможно сделать, либо уменьшив зарплату каждому работнику, либо сократив численность работающих».

Уменьшать зарплату было бы неправильно: прожиточный минимум неуклонно рос. Из-за убыточной работы зарплата не повышалась с декабря 1993 г., и к 1 июля 1994 г. среднемесячный заработок составил всего 476 тыс. руб. Он не поспевал за инфляцией: в это время для удовлетворения обычных жизненных потребностей человеку требовалось получать минимум миллион рублей.

Единственным путем снижения расходов по зарплате оставалось изменение структуры порта с сокращением численности персонала за счет объединения подразделений и служб, изменения режима работы. Пока почти два года шел процесс приватизации, администрация порта не имела права сокращать численность работающих. Она снижалась естественным путем: люди уходили на пенсию, уезжали на «материк», умирали. Увольняли лишь пьяниц, лодырей и нечистых на руку. Теперь конференция трудового коллектива предоставила администрации право на проведение структурных изменений и сокращение штата. В мае в порту работало 1 640 чел., в ноябре — на двести меньше. В их числе были и те, кто по собственной инициативе ушел на заслуженный отдых. За каждый год работы на предприятии им выплатили по 100 тыс. руб., немного, но больше не смогли.

Основным тормозом в проведении реорганизации являлась задержка с приватизацией с ноября 1992 г. Вину за это руководство порта возлагало на администрацию области. Оно обращалось в правительство страны, Госкомимущество, Министерство транспорта и Департамент морского транспорта с требованиями устранить нарушения законности. Материалы о ходе акционирования отправились в городскую прокуратуру, был заявлен иск в областной арбитражный суд «об уклонении администрации области от регистрации акционерного общества "ПКМТП"».

26 июня в связи со значительным сокращением объема грузовых работ, неудовлетворительным финансовым положением (убыток за истекшие пять месяцев 1994 г. составил 2,19 млрд руб.) предприняты чрезвычайные меры: на месяц во всех подразделениях порта пятница объявлена выходным днем без сохранения заработной платы. Исключение составил только ПЭФ, плавсоставу которого оставлен прежний режим работы с выплатой 80 % зарплаты. Вскоре решено оставить без изменения режим работы и оплату дежурным службам: портнадзору, диспетчерской, ВОХР и прочим.

А 13 июля в соответствии с решением конференции трудового коллектива, состоявшейся 7 июля, заработала комиссия по реорганизации порта и сокращению численности работающих под началом Ю. П. Тарапурова. Интересы трудящихся в ней защищал председатель профсоюзного комитета В. В. Гольцов. В течение сентября и октября ликвидированы 296 штатных должностей, в первую очередь из числа «свободных» ставок. В ходе изменений для лучшей управляемости введены 38 новых должностей. В результате по состоянию на 22 ноября 1994 г. насчитывалось 1 452 портовика, из них 1 421 чел. членов профсоюза.

Тем не менее, даже в таких сложных условиях сокращения численности работающих, хронической нехватки денежных средств, предприятие продолжало заботиться о своих сотрудниках. Показателен такой случай. Летом трагически погиб один из заслуженных ветеранов, проработавший почти сорок лет. Он жил с семьей их четырех человек в старой «двушке» на ул. Океанской. Семья стояла в очереди на улучшение жилищных условий. Руководство и профком приобрели его вдове по «рыночной стоимости» за 8 млн руб. однокомнатную квартиру на улице Рябиковской. Старое жилье осталось детям.

21 июля государственное предприятие «Петропавловский морской торговый порт» как единый производственный комплекс преобразовано в акционерное общество открытого типа. В результате закрытой подписки на акции в собственность действующим и бывшим работникам, имевшим необходимый стаж, реализовано 51 % ценных бумаг общества. Пакет в размере 20 % акций, а также не подлежащее приватизации имущество, в том числе причалы, остались в государственной собственности.

23 августа Совет Министров России принял постановление о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиторской и другой деятельности на морском транспорте. В связи с этим в октябре юридический отдел во главе с С. В. Костыной начал оформление документов, необходимых для получения лицензий.

20 сентября, до первого собрания акционеров, комитет по управлению государственным имуществом Камчатской области назначил генеральным директором акционерного общества Р. Ф. Баширова.

5 ноября установлен новый предельный коэффициент к ставкам грузовых работ в размере 1 903,6.

Намеченная в марте программа строительно-ремонтных работ была успешно выполнена. 15 декабря введен в эксплуатацию двадцатипятиметровый участок подкранового пути на причале № 4, а 20 декабря — топливный склад для аварийного запаса в бухте Бабия.

Ночью 28 мая 1995 г. на Сахалине разразилась страшная беда — произошло катастрофическое землетрясение, полностью уничтожившее г. Нефтегорск. Это землетрясение было признано самым сильным из когда-либо случавшихся на территории России. Удар стихии сопровождался большими человеческими жертвами: погибло более двух тысяч и было травмировано свыше семисот человек. Сразу же по получении сведений об этой трагедии от столичного Департамента морского и речного транспорта днем 28 мая в порту под руководством главного диспетчера С. Г. Гаврилова была создана оперативная группа. После суточной подготовки она на самолете отправилась к месту трагедии. Вошедшие в ее состав докеры оказались единственными представителями предприятий полуострова, столь оперативно сумевшими приступить к разбору завалов и спасению оставшихся в живых горожан. За участие в ликвидации последствий землетрясения члены сводной бригады докеров-механизаторов получили государственные награды: В. В. Головченко — орден Мужества, И. С. Михайлов и К. И. Шимилин — медали «За спасение погибавших».

2 ноября 1995 г. прошло первое собрание акционеров, на котором состоялись выборы руководящих органов общества. В состав совета директоров вошли Н. И. Ахромеев, Р. Ф. Баширов, А. И. Вовкотруб, А. Ф. Иванчей, О. Г. Таволжанский. Генеральным директором избран Александр Федорович Иванчей. Предприятие вступало в новый, очень сложный, этап своего существования, требовавший новых взглядов и подходов, молодого и энергичного руководства.

ЮБИЛЕЙ

ДОСТОИН СВОИХ 50

Отмечая дни рождения, мы констатируем факт появления личности. Когда же речь заходит о юбилеях, то говорим о том состоялась она или нет. Вот и у нас есть повод сказать о такой личности.

13 декабря исполнилось 50 лет главному инженеру АО «ПКМТП» Владимиру Николаевичу Агейчику. И хотя особого оптимизма никому из нас не приносит приближающийся интересный возраст тем не менее хочется сказать, что истинного мужчину все-таки украшают прожитые годы, ведь это не просто преодолен промежуток времени а совершены добрые дела поступки, кому-то подарена радость общения.

Как специалист Владимир Николаевич вырос в Петропавловском порту, в который пришел двадцать семь лет назад. Уже тот факт, что он начинал работать докером, а сейчас является главным инженером, говорит о творческой, постоянно совершенствующейся личности. Владимир Николаевич очень требователен как к себе, так и к другим, поэтому кому-то, может быть, с ним и нелегко, но он профессионал и требует профессионального отношения и от других.

К сожалению, мы редко говорим друг другу что-то доброе, приятное. К тому же у Владимира Николаевича такая должность, что чаще всего он вынужден слышать неприятные вещи. Но все-таки еще существуют юбилеи, когда мы по-настоящему начинаем понимать значимость юбиляра. Вот и хотим сказать, что считаем подарком судьбы возможность общаться и работать с нашим главным инженером.

Что же касается юбилея, то не все способны выдержать груз прожитых лет. Владимир Николаевич Агейчик достоин своего юбилея, ведь для мужчины главное стать профессионалом в своем деле.

Коллектив службы главного энергетика АО «ПКМТП».

Юбилей В. Н. Агейчика. «Моряк Камчатки», декабрь 1994 г.

Александр Федорович Иванчей

В 1996 г. Россия продолжала переживать глубокие перемены — переходное время, наукообразно названное «периодом постсоциалистической трансформации». В этой самой «трансформации» ведущую роль играли экономические реформы, поскольку именно они в огромной степени определяли общественно-политическую и экономическую ситуацию в целом. В 1991—1995 гг. промышленное производство в стране упало более чем наполовину, сельскохозяйственное — на треть, капиталовложения снизились почти на 70 %. На этом фоне существенно понизился жизненный уровень населения. Производственные и транспортные предприятия в таких условиях были заняты самым настоящим «выживанием».

В 1996 г. объем грузооборота ОАО «ПКМТП» составил всего 657,9 тыс. т. В течение года продолжилось сокращение численности персонала. Специализированные перегрузочные комплексы были преобразованы в единый грузовой район, что существенно уменьшило число складских работников, докеров и инженерно-технических специалистов. Ремонтно-строительный участок превратился в службу капитального строительства. Среднесписочная численность портовиков по сравнению с 1995 г. уменьшилась на 160 чел.

В июле профсоюз докеров выдвинул предзабастовочные требования, в том числе трехкратного увеличения заработной платы. Это соответствовало положениям отраслевого тарифного соглашения, заключенного в этом году. Но забастовка не состоялась «без удовлетворения требования»: выполнить их не имелось никакой возможности. Все средства уходили на покрытие постоянно растущих расходов на топливо, электроэнергию, теплоснабжение.

Руководство порта неоднократно обращалось в Департамент морского транспорта при Министерстве транспорта с просьбами увеличить ставки на выполнение погрузочно-разгрузочных работ. Это могло бы облегчить крайне тяжелое финансовое положение, позволить выплатить налоги, заработную плату, приобрести запасные части для изнашивающегося подъемно-транспортного оборудования.

По результатам хозяйственной деятельности в 1996 г. ОАО «ПКМТП» получило убыток в размере 13,4 млрд руб.

В 1997—1998 гг. порт по-прежнему испытывал крайне тяжелое финансовое положение. Грузооборот 1998 г. упал до 401 тыс. т, а среднесписочная численность работавших снизилась до 843 чел. В 1997 г. по согласованию с областной администрацией предприятие отказалось от централизованного теплового и электроснабжения: теперь нужды порта удовлетворяли собственные источники энергии. Дизельную электростанцию мощностью 1 100 кВт приобрели у птицефабрики «Восточная» в счет погашения ее долгов. Сохранялись задолженности по заработной плате, перечислениям в государственный бюджет и внебюджетные фонды. Для их ликвидации пришлось брать банковский кредит.

В декабре 1998 г. докеры-механизаторы вновь потребовали у руководства ОАО «ПКМТП» погашения долгов по выплате зарплаты и ее трехкратного увеличения. В случае невыполнения требования они намеревались провести митинги, организовать пикетирование и выйти на предупредительную забастовку. Но и этих выступлений трудящихся удалось избежать. Они получили письменное разъяснение сложившегося положения. На фоне развернувшегося в стране в августе 1998 г. экономического кризиса на полуостров не были доставлены запланированные 300 тыс. т угля, что привело к недополучению портом более 15 млн руб. (после изменения масштаба цен). Увеличить доходы за счет роста тарифов было невозможно, так как ценовая политика порта регулировалась антимонопольным законодательством. Обращение в правительственные структуры с обоснованиями необходимости увеличения действующих тарифов остались без ответа.

В декабре же в областном центре создалась чрезвычайная ситуация — закончились запасы угля на городских котельных. В порту хранился резервный запас угля в количестве 3 000 т, принадлежавший военным. Предприятие по просьбе губернатора области В. А. Бирюкова выдавало этот уголь под ответственность исполнявшего обязанности генерального директора С. Г. Гаврилова котельным буквально «по килограмму», чтобы предотвратить выход из строя коммунальных тепловых сетей…

Но постепенно экономическая жизнь в стране и области начала налаживаться. Это сказалось и на грузообороте. В 1999 г. порт, в котором трудились, в среднем, 416 чел., перевалил 650,9 тыс. т. Финансовый результат составил 12,5 млн руб. В августе вместо прейскуранта 11-01 с применением к нему повышающих коэффициентов стали использоваться новые «Тарифы на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги в ОАО “Петропавловск-Камчатский морской торговый порт”», утвержденные Министерством по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства. Впервые за последние годы появилась возможность вкладывать средства в обновление парка техники. Вскоре был заключен контракт с ОАО «Балткран» на изготовление и поставку козлового контейнерного крана стоимостью более 700 тыс. долларов.

В 2000 г. объем грузопереработки составил уже 672,4 тыс. т, а финансовый результат возрос до 31,1 млн руб. В этом году на ремонт и обновление перегрузочной техники потратили почти 5 млн руб. Средняя заработная плата выросла по сравнению с прошлым годом на 72,9 %. Появились надежды на выход из затянувшегося кризиса, в который погрузилось прославленное предприятие. Следующий, 2001-й, год показал, что надежды эти не беспочвенны: через него прошли 716,8 тыс. т грузов, начала расти среднесписочная численность работающих, составившая 444 чел., а средняя зарплата увеличилась по сравнению с 2000 г. на 34 % и составила 7 957 руб.

По инициативе генерального директора А. Ф. Иванчея в этом году порт обзавелся автономным водоснабжением. Для этого на Петровской сопке, выше улицы Морской были пробурены водяные скважины (рабочая и резервная), при помощи вертолета поднята двадцатитонная емкость. Теперь порт и стоящие в нем суда были обеспечены высококачественной, экологически чистой природной водой.

В марте 2001 г. Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства установило новые «Предельные тарифы на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги», которыми ОАО «ПКМТП» пользуется и в настоящее время.

В 2002 г. грузооборот остался почти на прошлогоднем уровне и составил 710,3 тыс. т. Стало понятно, что теперь можно говорить о стабилизации грузопотока и планировать дальнейшую деятельность. Для обеспечения бесперебойной обработки транспортного флота с целью обновления парка погрузочно-разгрузочной техники были приобретены два контейнерных автопогрузчика фирмы «Kalmar» стоимостью 23,4 млн руб.

В этом году для жителей города открылась библиотека с книжным фондом более 60 тыс. Для ее размещения порт приобрел трехкомнатную квартиру в одном из жилых домов. Библиотека пережила экономический кризис 2008—2009 гг. и успешно работает и в наши дни.

В октябре 2003 г. порт отметил 60-летие. Возле здания управления по инициативе ветеранов, в частности В. Ф. Телеша, был разбит сквер и торжественно открыта мемориальная доска «Светлой памяти первостроителей порта, совершивших трудовой подвиг в годы Великой Отечественной войны». К этой славной дате предприятие подошло, уверенно смотря в будущее.

Памятная доска к 60-летию предприятия

В 2004 г. начато перечисление средств на благотворительную помощь школам, детским домам, социальным учреждениям. До настоящего времени перечислено уже более 11 млн руб.

В 2005 г. через причалы порта прошли уже 877, а в 2006 г. — 919 тыс. т. Основными задачами, решавшимися руководством предприятия в эти годы, стали сохранение достигнутой производительности, поиски возможностей для привлечения дополнительных грузопотоков, поддержание в рабочем состоянии технического парка, и, конечно же, сбережение кадров.

За время с начала экономических перемен порт сумел сохранить весь комплекс сооружений с большим количеством объектов производственного и социального назначения, развитым подъемно-транспортным оборудованием, в том числе — уникальным контейнерным терминалом, разветвленное энергетическое и складское хозяйство. Его возможности позволяли перерабатывать навалочные, лесные,

генеральные грузы, крупнотоннажные контейнеры и предоставлять клиентам весь спектр необходимых услуг.

Теперь каждый завершавшийся год приносил новые, правда, уже взятые в былые годы, «рекорды». Грузооборот в 2007 г. составил 945,6, а в 2008 г. — преодолена миллионная отметка — переработано 1 009,6 тыс. т. За эти два года на приобретение сменно-запасных частей, ремонт и покупку техники потрачены почти двадцать два, а на обновление покрытия портовой территории израсходовано более пятидесяти миллионов рублей.

9 августа 2007 г. на доме, где жил скончавшийся в 2006 г. долголетний руководитель предприятия Рафик Фаттыхович Баширов, торжественно, в присутствии ветеранов порта, в память о нем была открыта мемориальная доска.

Памятная доска Р. Ф. Баширову

Ветераны порта на открытии мемориальной доски Р. Ф. Баширову, 9 августа 2007 г.

С. В. Тимонькин, С. Г. Гаврилов, С. М. Цыбульков на митинге
по случаю открытия мемориальной доски Р. Ф. Баширову

В июле 2008 г. в рамках проекта, осуществляемого Государственной инспекцией труда в Камчатском крае, ОАО «ПКМТП» получило сертификат № 1 «Доверия работодателю», как гарантированно соблюдающему трудовые права работников.

В августе 2008 г. генеральным директором ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» был назначен Василий Яковлевич Светлый.

Основой деятельности порта в 2009 г. стала переработка грузов в крупнотоннажных контейнерах, никелевой руды в мягких контейнерах, каменного угля навалом. Грузооборот составил 1 029,94 тыс. т. Предприятие в силу особенности географического положения являлось, в основном, пунктом выгрузки. Через него, преимущественно, удовлетворялись потребности самой Камчатки. Но в 2008—2009 гг. появился и заметный обратный поток: 13 % всего грузооборота пришлось на никелевую руду, добытую на полуострове и отгруженную в порты Китая в так называемых «биг-бэгах». В 2009 г. в рамках национального проекта газификации северных регионов России для строительства магистрального газопровода Соболево — Петропавловск-Камчатский через порт шли грузы специального назначения.

Руководители порта (слева направо): К. И. Костына, С. Г. Гаврилов,
В. Я. Светлый, В. С. Савчис

Летом в Петропавловск стали регулярно заходить круизные теплоходы с иностранными туристами, что способствовало развитию туристического направления в деятельности предприятия, располагавшего базами отдыха, способными предоставить зарубежным гостям места для хорошего отдыха.

2009 г. оказался для предприятия сложным. Импортный грузопоток уменьшился на 39 %. Это было связано с кризисом в мировой экономике и ужесточением таможенного законодательства России в вопросах ввоза импортных автомобилей.

В 2010 г. порт перевалил 1 162,7 тыс. т. В этом году на Камчатке в рамках выполнения государственной программы «Повышение устойчивости жилых домов, основных объектов и систем жизнеобеспечения в сейсмических районах на 2009—2013 гг.» развернулось активное строительство, требовавшее множество материалов. Объем строительных грузов в 2010 г. превысил аналогичный показатель за 2009 г. в 2,7 раза. Расширилась география грузопотоков за счет привлечения поставщиков клинкера из Южной Кореи. Удалось сохранить и вывоз никелевой руды в Китай. Он составил 83,4 % в общей доле экспортного грузопотока. Доходы акционерного общества росли, что позволило ему вложить в свое техническое оснащение еще 45,8 млн руб.

Сквер ветеранов порта. Слева направо: Ю. С. Ситько, С. М. Цыбульков, И. Ф. Колотилко, В. Ф. Телеш, 23 октября 2010 г.

В 2011 г. поток стройматериалов продолжал нарастать, дойдя до 100 тыс. т. На долю угля (231,4 тыс. т) пришлись 22 % всего грузооборота. В этом году на модернизацию, поддержание подъемно-транспортных машин в исправном состоянии израсходовали 14,8 млн руб.

В 2012 г. генеральным директором ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» назначен Кирилл Игоревич Костына. Он стал самым молодым руководителем порта за всю историю его существования.

В этом году порт переработал 1 207,6 тыс. т. Заработала программа модернизации и обновления перегрузочной техники. Были куплены автопогрузчик фирмы «Kalmar», три минипогрузчика «Мустанг», столько же самоходных вилочных погрузчиков «Тойота» грузоподъемностью 10, 8 и 3 т. Приобретены в лизинг два терминальных тягача и два ролл-трейлера на сумму 4 720 тыс. руб.

В основное производство вложены 59 236 тыс. руб., в том числе на ограждение открытой площадки склада временного хранения — 4 702,5 тыс., на восстановление прикордонных подкрановых путей — 6 051,4 тыс., на ввод в эксплуатацию здания трансформаторной подстанции — 4 931 тыс.

Эти сухие строки и цифры свидетельствуют об одном — предприятие выжило и планомерно развивается. Этому развитию, помимо роста экономики полуострова, являющейся основным потребителем проходящего через порт оборудования и материалов, содействует сама природа. Изменение планетарного климата благоприятствует открытию для торгового мореплавания Северного морского пути. Только за последние три года объем перевозок по нему вырос в десять раз. В ближайшее время ожидается переориентация транспортных маршрутов в Азиатско-Тихоокеанском регионе с традиционного — через Суэцкий канал на более короткий — северный. Все это будет способствовать совершенствованию портовой инфраструктуры.

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт имеет все возможности превратиться в крупный международный транспортный узел. А это значит, что история единственной океанской гавани России продолжится. Она пишется и в наши дни натруженными руками портовиков. Будем надеяться, что они — наши современники — и те поколения, которые придут им на смену, внесут в нее своим трудом еще множество славных страниц.

Петропавловск-Камчатский,
30 ноября 2013 г.