

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО
РЫБОЛОВСТВУ

КАМЧАТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов

Выпуск 10 (2)

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ
2000

ББК 63.3(2Камч)

В74

В74 Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки.
Сборник трудов. Вып. 10 (2). — Петропавловск-Камчатский: Изд-во КГТУ, 2000. — 130 с.

В сборник включены статьи, рассматривающие различные аспекты истории рыбной промышленности Камчатки: развитие прибрежного и активного способов добычи рыбы, вклад отечественных промышленников и исследователей в освоение рыбных богатств, охрана природных ресурсов от иностранных браконьеров. В работах характеризуются особенности формирования и деятельности морского транспортного флота в 1920—1930-х гг., развития и современного состояния береговых рыбообрабатывающих предприятий.

Статьи написаны на основе оригинальных литературных источников XIX—начала XX вв., документов из фондов Государственного архива Камчатской области (ГАКО), Центра документации новейшей истории Камчатской области (ЦДНИКО), личных архивов, проектной документации.

Ряд материалов публикуется впервые.

Отв. ред. С. В. Гаврилов

© КГАРФ, 2000

© Авторы, 2000

СОДЕРЖАНИЕ

РЫБНЫЕ РЕСУРСЫ КАМЧАТКИ И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

В. Н. Аров. Иностранное браконьерство в водах Камчатки в XIX — начале XX вв.	4
А. А. Майсс. История развития ставного неводного лова на Дальнем Востоке	22

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

С. В. Гаврилов. Морской транспортный флот Акционерного Камчатского Общества в 1928—1936 гг.	29
---	----

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

К. Дексбах. Обработка уловов на траулерах с доведением продукции до полуфабриката	70
В. И. Борисов. Семья Крамаренко на Камчатке	77

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

А. М. Фирюлин. Береговые предприятия рыбной промышленности Камчатской области в 11-й и 12-й пятилетках	90
Ю. В. Егин. Сероглазка на переломе: реалии восьмидесятых ...	112
Приложения	122

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Аров Валерий Николаевич — доцент кафедры социально-гуманитарных наук Камчатского государственного технического университета (КамчатГТУ).

Борисов Виктор Иванович — начальник отдела информации ОАО «Камчатскэнерго» (Центральные электрические сети).

Гаврилов Сергей Витальевич — доцент кафедры судовых энергетических установок КГТУ.

Егин Юрий Вениаминович — член Союза журналистов СССР.

Майсс Артур Айварович — аспирант кафедры добычи и обработки морепродуктов КГТУ.

Фирюлин Александр Михайлович — кандидат технических наук, доцент кафедры холодильных машин и установок КГТУ.

В. Н. АРОВ

ИНОСТРАННОЕ БРАКОНЬЕРСТВО В ВОДАХ КАМЧАТКИ В XIX— НАЧАЛЕ XX ВВ.

Русские землепроходцы, мореплаватели и исследователи в XVII—XVIII вв. открыли, изучили и описали богатства дальневосточных морей. С 1743 г. камчатские промышленники начали использовать эти ресурсы, ведя промысел морского зверя сначала на Командорских, затем на Алеутских и Курильских островах, островах Прибылова, Кадыяке и Ситке у берегов Аляски. Ко времени основания в 1799 г. Российско-Американской Компании (РАК) небольшие русские поселения существовали на многих из названных островов. Но это не решило проблемы охраны новых владений.

Императрица Екатерина II так и не дала согласия на прошение купцов Г. И. Шелихова и И. Л. Голикова предоставить их «Северо-Восточной Компании» ряд привилегий и оказать ей военную помощь. «Торговать дело иное, завладевать дело другое» — писала Екатерина II, понимая сложность охраны этих далеких владений.

Впервые русские власти стали беспокоиться о судьбе своих тихоокеанских владений и необходимости их защиты еще во время Второй Камчатской экспедиции. В одном из документов 1737 г. указывалось: «Единственно только нам и границам нашим на предыдущие времена необходимо потребную безопасность ищем и получить желаем, дабы не принужденными быть впредь на всякий час таки к оружию притекать, когда сим нашим беспокойным соседям охота придет на наши границы нападение иметь» [1].

Интерес иностранных государств к русским открытиям на Тихом океане проявился сразу после Первой (1725–1730 гг.) и Второй (1733—1743 гг.) Камчатских экспедиций. Не случайно Екатерина II засекретила экспедиции П. К. Креницына—М. Д. Левашова (1764—1770 гг.) и И. И. Биллингса—Г. А. Сарычева (1785—1793 гг.). Уже в 1735 г. в Париже вышла книга Ж. дю Альда о русских открытиях на северо-востоке Азии, где была воспроизведена копия карты участника Первой Камчатской экспедиции П. Чаплина, составленной в 1729 г. На карте были изображены Камчатка и Чукотка. В 1760-е гг. в Англии были опубликованы работы Г. Ф. Миллера об итогах Второй Камчатской экспедиции и книга С. П. Крашенинникова «Описание земли Камчатки».

После побега с Камчатки во Францию в 1771 г. М. Бенъевского русские власти стали опасаться нападения на Камчатку французской эскадры, так как путь сюда стал известен иностранцам. Еще более обеспокоили русские власти посещения российских тихоокеанских владений кораблями Дж. Кука в 1778 и 1779 гг. и Ж.-Ф. Лаперуза в 1787 г.

В 1786 г. в Петропавловске появилось первое иностранное торговое судно — английский транспорт с товарами из Калькутты. Его заход был связан с тем, что участники экспедиции Кука смогли выгодно продать пушнину, приобретенную ими в северной части Тихого океана. Это вызвало интерес у других англичан, и в 1786 г. в Петропавловск отправилось коммерческое судно. Его посещал «отец» Русской Америки Г. И. Шелихов. Из Петропавловска это судно направилось на Командорские острова, рассчитывая на добычу котиков, и там разбились.

Выгоды торговли пушниной пробудили интерес к ней у Джона Леонарда, участника экспедиции Кука. Он попытался организовать плавание к русским берегам на собственном судне, но оно оказалось непригодным. Тогда Леонард решил пробраться на Дальний Восток через Россию, достиг Якутска, но был задержан и выдворен из России по приказу Екатерины II.

В июне—июле 1789 г. Петропавловск посетило английское торговое судно, принадлежащее Бароли. Но особенно сильную тревогу в Петропавловске вызвали слухи о готовящемся нападении на Камчатку английского пирата-капера Кокса, который во время русско-шведской войны 1790—1791 гг. поступил на шведскую службу и отправился в Тихий океан на судне «Меркурий». В связи с этим 28 февраля 1790 г. генерал-губернатор Восточной Сибири И.А. Пиль приказал командиру Петропавловского порта следить за тем, чтобы ни одно иностранное судно «не могло приставать к гавани до тех пор, покуда не изведается со стороны нашей, что сии иностранцы несут для нас». Для этого в Петропавловск должна была быть выслана байдара, с коей «гораздо удобнее узнавать нашим служителям о состоянии их судов и о самых предприятиях оных». Пиль также приказывал «внимательно смотреть... на вид флагов... на себе имеющих, да самую национальность народа разбирать елико можно прилежнее, дабы иногда под видом почитаемых доброжелателей России не вкрались... незваные люди... которые давно уже сиятся похищать сокровища, не им, но России принадлежащие». При попытке иностранцев действовать силой жители Петропавловска должны были оказывать отпор. Промышленным людям следовало иметь при себе оружие, «дабы нигде капитану Коксу

удачи не было и чтоб надежда, которою он пытается в грабительстве, действительно не вмещалась по пределам, России подвластным» [2]. В Петропавловске было возобновлено строительство земляных военных батарей. Позже решено было сформировать особый Камчатский полк, во главе которого был поставлен А. А. Сомов.

В 1807 г. Петропавловск посетил известный английский мореплаватель Арчибалд Кемпбелл.

В Европе внимательно следили за новыми русскими открытиями в Тихом океане. В 1774 г. там была издана карта петербургского академика Я. Штелина, на которой были изображены открытые русскими промышленниками и мореходами Командорские, Курильские, Алеутские острова и побережье полуострова Аляски. Этой картой во время своего плавания в Арктику в 1778 г. пользовался Дж. Кук. При встрече на острове Уналашка в октябре 1778 г. с русским штурманом Г. Г. Измайловым Дж. Кук показал ему и его товарищам карту Я. Штелина, на которой те указали ряд неточностей. Г. Г. Измайлов позволил Куку снять копии с двух своих карт. На первой были изображены Охотское море, Курильские острова и Камчатка, на второй — открытые русскими острова к востоку от Камчатки до Аляски [3].

В 1770-е гг. интерес к землям, открытым русскими на северо-западе Америки, стали проявлять испанцы, владевшие к тому времени Калифорнией.

Таким образом, о русских открытиях в северной части Тихого океана и о природных ресурсах русских владений иностранцам было хорошо известно к началу XIX в. К этому времени относятся и первые попытки браконьерского промысла китов и морского зверя во владениях Российско-Американской Компании. В 1811 г. поблизости от русских владений в устье р. Колумбия американский авантюрист Хант основал город Асторию (ныне штат Орегон), названный в честь американского мехоторговца Дж. Дж. Астора. Отсюда целые флотилии Ханта отправлялись на север для хищнического промысла. Уже в 1811—1813 гг. его суда промыслили китов и морского зверя у острова Ситки в Аляскинском заливе и грозили взорвать столицу Русской Америки Ново-Архангельск [4].

Позднее, в 1818 г., США совместно с Англией захватили побережье между 42° и 54°40' северной широты (побережье современной Канады и американского штата Вашингтон), вплотную приблизившись к русским владениям, что позволило им впоследствии совершать активные набеги на российскую территорию.

Непосредственные попытки организации иностранного китобойного и рыбного промысла у берегов Камчатки связаны с именем американского коммерсанта Питера Добелла, впоследствии принявшего российское подданство и назначенного русским консулом в Манилу на Филиппинах. В августе 1812 г. Добелл привел в Петропавловск два торговых судна, приобрел здесь участок земли для строительства дома и склада для товаров. Добелл представил русским властям план развития торговых связей Камчатки со странами тихоокеанского бассейна. Он предлагал превратить Петропавловск в базу торговли пушниной на тихоокеанском севере и организовать здесь китобойный и рыбный промысел. Его план был поддержан русскими властями и одобрен императором Александром I.

Генерал-губернатор Восточной Сибири И. Б. Пестель (отец знаменитого декабриста) писал, что лучшего места для китобойного промысла, чем Камчатка, нет. План Добелла горячо поддержал и начальник Камчатки Петр Иванович Рикорд (1816—1822 гг.): «Известно, что Камчатский полуостров чрезвычайно изобилует разного рода рыбою, которая могла бы служить продовольствием большому народонаселению, а не едва ныне обитаемой Камчатке. Такой большой избыток рыбы легко может быть обращен в меновой торг с Манилою, где на нее всегда бывает большое требование. Когда г-н Добелл будет утвержден там консулом, тогда... станут приходить из Манилы суда для выменивания на свои, полезные для жителей Камчатки произведения, рыбы; сверх того, около наших берегов находится множество китов, для ловли коих нет в Камчатке ни способов, ни людей. Для сей важной торговой отрасли г-н Добелл... удобно может предложить... американским судам производить сию ловлю, а их обязать за это платить в казну известный с тона по величине судна процент. Таким образом, без всяких со стороны нашего правительства пожертвований, Камчатка может по времени содержаться значущим торговым портом» [5].

Поначалу у плана Добелла не было противников. В 1815 г. по его приглашению в Петропавловск на китобойном бриге «Форстер» прибыл уже упоминавшийся крупнейший американский мехоторговец Дж. Дж. Астор. В 1818 г. пришли сразу три американских китобойных судна. Американцы намеревались создать здесь китоловную компанию. Это встревожило жившего в Петропавловске представителя Российско-Американской Компании Николаева, который доложил о своих опасениях в Петербург. Правление РАК, поддержанное тогдашним генерал-губернатором Восточной Сибири М. М. Сперанским, добились отклонения замысла американцев, учитывая невозможность контроля деятельности американской компании и реальную возможность

потерять Камчатку. Граф Я. О. Ламберт писал, что если бы мы потеряли Камчатку, то вскоре потеряли бы все земли к востоку от Байкала и Лены [6].

Вскоре, 4 (16) сентября 1821 г. был издан указ о введении «Правил плавания и приморских наших сношений вдоль берегов восточной Сибири, северо-западной Америки и островов Алеутских и Курильских и проч.». В этих правилах предусматривалось, что «Производство торговли, китовой и рыбной ловли и всякой промышленности... предоставляется в пользование единственно русским подданным». В целях безопасности русских владений Петропавловск объявлялся портом, закрытым для иностранцев. Для борьбы с контрабандой и для защиты местного населения от грабежей и насилия американских пиратов было решено высылать ежегодно в крейсерство один военный корабль [7]. Но крейсера, нерегулярно посылаемые из Кронштадта, были слабо вооружены, не имели баз на побережье и не могли пресечь браконьерство в российских владениях.

Несмотря на запрет, иностранные торговые суда ежегодно посещали Петропавловск. В 1826 и 1827 гг. сюда заходил английский военный шлюп «Блюссом» под командованием Фредерика Бичи. Англичане произвели гидрографическую съемку Авачинской губы.

В 1837 г. Петропавловск посетил французский фрегат «Венус» капитана Дюптитуара. В 1833 г. начальник Камчатки капитан 1-го ранга Голенищев сообщал, что в Петропавловск зашла американская шхуна. Прибывший на ней Вильям Перс привез прошение гражданина США Вильяма Френча об учреждении на Камчатке торговой конторы, имевшей право вывоза рыбы, которую он готов ловить и солить. Голенищев просит рассмотреть это предложение, так как со времени запрета иностранцам торговать и заниматься промыслами на Камчатке прошло более десяти лет. Простение осталось без ответа [8].

Активность американских браконьеров у побережья Камчатки особенно усилилась в 40-е годы XIX в. Начальник Камчатки капитан 2-го ранга Машин в 1847 г. доносил, что с 1845 г. Петропавловский порт стали посещать иностранные суда, которых в порту скапливалось одновременно до пятнадцати. Команды этих судов выменивали у местных жителей ценные меха, вырубали леса, «заводя между собой драки и буйства», угрожали жителям [9].

Одновременно американские китобои активизировались в Америке. Помимо хищнической охоты за китами, морским зверем и добычи рыбы, они грабили селенья, выменивали за спиртные напитки и безделушки дорогие меха, моржовую кость и другие ценности. Обычно проходили несколько китобойных шхун с 30—35 членами экипажа. В

1847 г. начальник Камчатки Машин в целях безопасности населения вынужден был ввести новый порядок поведения иностранцев в Петропавловске [10].

О бесчинствах американских китобоев упоминают все русские мореплаватели и исследователи, посетившие в эти годы Камчатку (Невельский, К. Дитмар и др.). В 1849 г. в Петропавловск прибыл генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев. В письме министру внутренних дел Л. В. Петровскому он, в частности, отмечал: «Только два года как китобои всею массою обратились в Охотское море, и ныне их там уже несколько сот судов и будет еще более в северной части этого моря; и таким образом в пять лет богатство это, нам принадлежащее, истребится без всякой пользы для России, доставив несколько сот миллионов предприимчивым людям всего света, исключая русских. (Всякое китобойное судно в Охотском море набирает на 300 тыс. франков товару...) Я могу об этом судить по собственному моему взгляду на количество китов, здесь плавающих, а главное их гнездо в Пенжинской губе». Далее Муравьев пишет, что нужно «Авачинскую губу укрепить, а без этого она будет игралищем самой незначительной враждебной эскадры; там ныне уже были два английских военных судна в одно время; на них было 200 человек экипажа (шлюп и шхуна, путешествующие под видом отыскания Франклина). Лучшая карта этой губы составлена англичанином Бичем, я ею руководствовался в моих обозрениях и проверял ее... Я много видел портов в России и Европе, но ничего подобного Авачинской губе не встречал; Англии стоит сделать умышленно двухнедельный разрыв с Россией, чтобы завладеть ею и потом заключить мир, но уже Авачинской губы она нам не отдает, и если б даже заплатила нам миллион фунтов за нее при заключении мира, то выручит его в самое короткое время от китобойства в Охотском и Беринговом морях; Англия, разумеется, никого не пустит в эти моря бесплатно!» [11].

Рассуждения Н. Н. Муравьева подтверждаются следующими цифрами. В 1849 г. в Охотском море под командой американского китобоя Ройса действовала флотилия из 154 судов. Они добыли 206 850 бочек китового жира и 2 480 600 фунтов китового уса. Только в Охотском море в тот год побывало 250 иностранных китобойных судов, в 1850 г. — 144, в 1851 г. — 145. Среднегодовой доход китобоев от охоты в русских водах составлял 8 млн. долларов [12].

Китобои были вооружены до зубов. Например, шхуна «Марта» под командой Геджеса имела четыре шестифунтовых орудия, восьмифунтовую пушку и два фальконета. Вооружение команды составляли солдатские ружья. В запасе у нее были карабины со штыками, пистонные

винтовки, сабли и пики. Груз «Марты», предназначенный для торговли с чукчами, состоял из 4 000 бутылок рома, 2 408 фунтов табака и тысячи каменных свистулек [13]. Таким образом, они, помимо охоты за китами, собирались не только выгодно обменять эти товары, но и помощью оружия грабить местное население. И это только одно судно из сотен.

Исследователь Камчатки Н. В. Слюнин писал: «С 1847 года сразу начинается усиленный бой китов американскими шхунами. Целыми эскадрами они отправлялись из Нью-Бедфорда; по свидетельству американских арматоров, за четырнадцать лет (с 1847 до 1861 гг.) ими вывезено китового жира и уса на 130 миллионов долларов... Это грандиозное хищничество сильно уменьшило количество китов, а частично и разогнало их» [14].

Несмотря на меры, предпринимаемые русскими властями по охране дальневосточных морей, ситуация не изменилась и в последующие годы. После некоторого спада китобойного промысла в 1870—1880-х гг. американцы возобновили его в 1888 г., добыв в русских водах Берингова и Охотского морей за год около 20 тыс. баррелей китового жира и более 327 тыс. фунтов китового уса [15].

В 1870 г. русские власти заключили с американской компанией «Гутчисон и Кооль» договор сроком на двадцать лет на право промысла пушнины на Командорских островах и острове Тюленьем. За два десятилетия с 1871 по 1891 гг. только на Командорских островах компания добыла 766 874 котика, 16 154 песка, 1 808 каланов (для сравнения: русские промышленники в середине XIX в. промышленляли около 4 000 котиков в год, то есть в десять раз меньше). Но помимо этой легальной добычи продолжалось и браконьерство. Например, в 1892 г. 90 американских браконьерских судов добыли в Беринговом море 80 тыс. котиков, в 1893 г. — 102 тыс. [16]. И это несмотря на то, что в Беринговом и Охотском морях в 1870—1890-е гг. несли дозорную службу русские военные корабли: клиперы «Всадник», «Стрелок», «Разбойник», крейсера «Африка», «Гайдамак» и др.

Одновременно с хищническим истреблением китов и морского зверя с 1860 г. американцы, а после 1875 г., когда все Курильские острова перешли к Японии в обмен на Сахалин, и японцы начали расхищение рыбных богатств Камчатки.

Н. В. Слюнин приводит интересные сведения об американском промысле трески на Явинско-Озерной банке на юго-западном побережье Камчатки. Он получил их от жителя селения Явино, уроженца Финляндии Карлсона-Северина, который в прошлом сам рыбачил на американских шхунах. Явино-Озерные тресковые банки открыл в

1860 г. и первым освоил лов трески капитан Тернер. Тогда же в Сан-Франциско были созданы три тресколовные компании — «Линдх-Хауф», «Бишард» и «Мак-Коллен». Компании ежегодно посылали 10—12 судов, каждое из которых добывало за рейс от 180 до 350 тыс. шт. трески. Ее солили и добывали из тресковой печени рыбий жир — до 400 галлонов на шхуну. После того, как в 1882 г. русское правительство запретило иностранный промысел без разрешительного свидетельства, американцы стали осторожнее и только компания «Мак-Коллен» продолжала посылать свои суда и в 1890-е гг.

Н. В. Слюнин пишет, что в 1889 г. две шхуны этой компании — «Фримен» и «Фалькенберг» — добыли на Явинской банке 310 тыс. шт. трески, то есть примерно 10—15 тыс. ц. Прибыль от этого превысила производственные издержки в три раза. По некоторым сведениям, браконьерский лов трески на Явинской банке американцы продолжали до 1909 г.

Вот как был организован этот лов по описанию Н. В. Слюнина. «Американские шхуны обыкновенно имеют 20—25 человек команды, с отдельной шлюпкой для каждого рабочего, имеющего от 4 до 6 удочек, которыми он и ловит треску, опуская их всегда до дна. Лучшие места лова трески находятся напротив сел. Явино и р. Итудиски, где, например, в 37 дней 15 рыбаков поймало 180 000 шт. ...В течение дня обыкновенно вылавливают от 600 до 900 шт. на каждого; сам рыбак вычищает внутренности и солит... отдельно собирая печени, которые идут на приготовление так называемого жира... Для приготовления жира на каждой шхуне есть паровая машинка, добыча жиру за 1,5 месяца лова равняется приблизительно 10 тысячам галлонов» [17].

Добыча трески приносила американцам немалые выгоды. Слюнин приводит следующие расчеты: «Шхуна плавает из Сан-Франциско и обратно пять месяцев; месячное содержание ее, с жалованием и содержанием служащих обходится около 2 т., или за 5 месяцев = 10 000 долларов; задельная плата: первому штурману 35 долл. за тысячу, второму — 30 долл., третьему — 27 долл. и рабочим по 25 долл., или за все количество 5 775 долл.; всего расходов около 16.000 долларов, а получается за продажу в сыром виде соленой трески 40 т. дол., за жир, считая по 1,5 долл. за галлон = 15 000, итого хозяину остается около 39.000 долл., не считая, конечно, стоимости шхуны, ее вооружения, расходов по документам, страховке и пр. Иначе сказать, что одна только задельная плата служащим на шхуне почти равняется стоимости всего собольего промысла южной Камчатки; отсюда с очевидной ясностью вытекает вся важность трескового промысла и его экономи-

ческая роль в будущей жизни камчадалов, — промысла, который до сих пор для них пропадад даром» [18].

Продолжали американцы и хищнический промысел морского зверя. Так, в начале XX в. на камчатском побережье полностью были истреблены моржи, лежбища которых во времена Г. Стеллера были даже на мысе Лопатка, а в 90-е гг. XIX в. также возле устья р. Жупановой. Американские китобои не только сами уничтожали моржовые лежбища, но и заставляли это делать местных жителей. «По рассказу одного старика оказывается, что в 1865 и 1866 гг. американские китоловы устраивали целые экспедиции на моржей, жители бросались на них с копьями и добывали свыше тысячи пар клыков. По словам этого же лица, принимавшего участие в этих экспедициях, Карагинский остров бывал сплошь покрыт телами моржей, кожи и бивни американцы увозили, уплачивая жителям по 2 р. за пару клыков» [19].

В 1900 г. американская зверобойная шхуна «Пай» во главе с капитаном Протом уничтожила моржовое лежбище на Семеновской косе о. Карагинский, истребив полторы тысячи моржей.

Подобная же судьба была и у каланов — морских бобров. К началу XX в. усилиями американских, а затем и японских браконьеров у побережья Камчатки и Командорских островов каланы почти полностью были уничтожены.

В конце XIX — начале XX вв. японские браконьеры стали конкурировать с американскими и в добыче котиков у Командорских островов. В 1881 г. на Лондонском пушном аукционе Япония представила 8 тыс. шкур морских котиков, половина которых, по оценкам специалистов, была добыта в командорских водах. С 1906 по 1911 гг. японцы убили здесь более 80 тыс. котиков. Губернатор Камчатской области В. П. Перфильев в 1911 г. писал: «...японцы хищничают безнаказанно. Как велика их дерзость, видно из того, что даже и при этом слабом надзоре охранное военное судно захватило в трехмильной зоне и в прошлом, и в текущем году по одной шхуне. С береговой же охраной, состоящей из местных жителей, перестрелки хищников происходят каждое лето. Так, в 1909 году было 12 перестрелок и убито 3 японца; в 1910 году было 15 перестрелок и с 2 убитыми, и захвачено 4 шлюпки, 1 японец живой и 2 убитых» [20].

Только международное соглашение смогло предотвратить полное истребление котиков. В 1911 г. в Вашингтоне была подписана Международная конвенция о запрещении их морского промысла. Ее подписали представители четырех стран, ведших этот промысел — России, США, Англии (представлявшей интересы Канады) и Японии.

РЫБНЫЕ РЕСУРСЫ КАМЧАТКИ И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

Настоящим бедствием для ресурсов Камчатки и угрозой потери полуострова для России стал переход к Японии по Санкт-Петербургскому договору 1875 г. всей Курильской гряды взамен притязаний на о. Сахалин. В 1897 г. в Японии был принят закон о поощрительных премиях за охоту и рыболовство в отдаленных морях. С начала 1880-х гг. японцы, создав базы на островах Парамушир и Шумшу (который от мыса Лопатки отделяет Первый Курильский пролив шириной 12 км), начали браконьерский лов лососей в реках западного побережья Камчатки. Промышляли они и треску на Явинской банке. Особенно массовый характер хищнический лов лососей приобрел в 1890-х гг., когда были практически полностью уничтожены лососи, нерестившиеся в реках о. Хоккайдо. Десятки японских шхун заходили в устья камчатских рек, перегораживали их русла сетями, чтобы взять всю проходящую рыбу. Это подрывало воспроизводство лососей и обрекало на полуголодное существование жителей камчатских селений, расположенных выше по течению. Так, летом 1900 г. к устьям рек западной Камчатки подошли 16 паровых и 32 парусных японских шхун. В последующие годы их было в два-три раза больше. Таким способом ежегодно добывалось около 100 тыс. ц лососей.

Еще в 1882 г. русское правительство запретило иностранный промысел в территориальных водах России без разрешительных рыболовных билетов. В 1901 г. вступили в силу «Временные правила для производства в территориальных водах Приамурского генерал-губернаторства морского промысла». Петропавловский округ, включавший территорию полуострова, был составной частью Приморской области, входившей в состав Приамурского генерал-губернаторства. Правила запрещали иностранный промысел в российских дальневосточных морях. Добыча и обработка рыбы разрешались только рабочим, имеющим русское подданство. Предприниматели, нарушившие это условие, подвергались штрафу в 100 руб. за каждого иностранного рабочего, находившегося на их промысле или судне. Этот запрет был продиктован опасениями полного экономического, а затем и политического захвата Камчатки Японией.

«Северные округа находятся в величайшей опасности захвата иностранцами, если не прямо, то косвенно в виде нелегального промысла и в виде иностранных рабочих, что, в сущности, есть тот же иностранный промысел, но лишь в наиболее трудноуловимой форме, под русским флагом. Здесь надо твердо держаться принятого принципа — не допускать иностранного добывающего промысла; лучше иметь единицы русских промыслов, чем десятки иностранных» — докладывал на общем собрании членов Российского общества рыбоводства и

рыболовства заведующий рыбными промыслами на Дальнем Востоке В. К. Бражников [21].

Но выполнение этих правил невозможно было проконтролировать. Охрану вод Камчатки обычно осуществляла одна канонерская лодка «Манджур», совершавшая редкие рейды у побережий Камчатки и Командорских островов. В 1903 г. она задержала 12 японских шхун, в том числе прямо в Авачинской бухте — шхуну «Явата-Мару». Не изменилось положение с охраной рыбных запасов и с введением для западного побережья Камчатки должностей двух надзирателей за рыболовными промыслами. Первыми рыбинспекторами стали Максим Иванович Сотников (прообраз главного героя романа В. Пикуля «Богатство») и Македон Александрович Ворошилов. Оба они были убиты 18 июля 1906 г. в устье р. Воровской японскими браконьерами. Вместе с ними погибли восемь камчадалов, жившие в с. Воровское (ныне с. Соболево), добровольно помогавшие инспекторам.

Во время русско-японской войны 1904—1905 гг. пользуясь отсутствием на Камчатке каких-либо военных сил, за исключением разбросанной по полуострову полусотни казаков, японцы предприняли высадку нескольких десятков десантов на западном и восточном побережьях полуострова и на Командорских островах. Дружины добровольцев из местных жителей смогли дать им достойный отпор.

15 июля 1907 г. была подписана российско-японская рыболовная конвенция сроком на двенадцать лет. Согласно этой конвенции, японским рыбакам предоставлялось «право ловить, собирать и обрабатывать всякого рода рыбу и продукты моря, кроме котиков и морских бобров, вдоль побережий морей Японского, Охотского и Берингова, за исключением рек и бухт». Пошлина за вывоз рыбы из России с них не бралась.

В первый же год действия конвенции японцы арендовали 74 морских рыболовных участка. В камчатских водах находились 11 японских пароходов и 93 шхуны. В 1908 г. японцы арендовали на Камчатке 119 рыболовных участков, которые обслуживали 184 промысловых судна; их добыча составила 90 тыс. коку (коку — полтора центнера). В 1912 г. на западном побережье Камчатки из 132 морских рыбопромысловых участков только три принадлежали русским, остальные 129 — японцам.

В отчете губернатора В. П. Перфильева приводятся сведения о соотношении добычи и обработки лососей японскими и русскими промышленниками: «...из 38 000 000 шт. рыбы, пойманной в текущем 1911 г. в камчатских водах, японцами добыто около 30 000 000, а русскими в 17 реках и на 20 морских участках только 8 000 000 шт. Да из

этого количества отправлено ими в Японию до 2 000 000 рыб, и только 6 000 000 поступило на русские рынки... В Усть-Камчатске... в текущем году выпущено уже 18 000 ящиков консервов (по 48 банок). Главный сбыт их в Лондоне. Но японцы и тут не отстают, и там же в Усть-Камчатске устроили свой консервный завод, также доставляющий консервы в Лондон, но на 2 рубля за ящик дешевле. Впрочем, и качество консервов слабее» [22].

В 1914 г. было организовано японское монополистическое объединение по лову и переработке рыбы в русских конвенционных водах «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», которое держало в своих руках 85—90 % всей добычи. Эта компания построила на о. Парамушир крабоконсервный завод для переработки крабов, добытых у западного побережья Камчатки.

В 1917 г. японцы арендовали на Камчатке 218 рыболовных участков, вылов на которых составил 450 тыс. коку. Рыбалки обслуживали 355 судов. Камчатскими рыбоконсервными заводами выпущено 510 тыс. ящиков консервов, из них 239 тыс. — русскими рыбопромышленниками и 217 тыс. — японскими. На островах Шумшу и Парамушир работали уже 14 крабоконсервных заводов [23].

Побывавший в те годы на Камчатке русский специалист-рыбовод И. С. Правдин отмечал: «Не будет преувеличением, если скажем, что японское влияние в западно-камчатском районе близко к 99 процентам на морских участках и к 77 процентам на рыбалках речных» [24].

По неполным данным, за двенадцать лет действия рыболовной конвенции в Японию с Камчатки было ввезено более 50 млн пудов рыбы на сумму до 70 млн. иен [25].

В 1918 г. закончился срок действия рыболовной конвенции 1907 г. В годы гражданской войны на Дальнем Востоке (1918—1922 гг.), Япония объявила так называемое «свободное рыболовство», то есть расхищала рыбные богатства Камчатского бассейна, не считаясь ни с какими русскими охранными правилами и законодательством. Вот что сообщал 22 марта 1923 г. в своем докладе Дальневосточному революционному комитету о положении в Камчатской области уполномоченный Камчатского губревкома И. Е. Ларин: «Обрабатывающая промышленность выражена в 23-х консервных заводах, из которых только два завода (под сомнением) принадлежат русскому промышленнику, остальные принадлежат японскому синдикату, соединенному из обществ: Русско-японское промышленное общество «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», Северо-океанское рыбопромышленное общество «Хокуе Гио-Гио Кабусики Кайша», куда входит и Демби. Два завода принадлежат фирмам «Кадама» и «Суда», не вошедшим в синдикат.

Ежегодный улов рыбы лососевой породы достигает 135 миллионов штук, из которых местным населением вылавливается и потребляется для собственного потребления и корма собак около 10 000 000 штук, а остальное количество добывается рыбопромышленниками. Доминирующую роль в этих промыслах Камчатки играют японцы. Так, например, в 1922 году 83 речных и 26 морских рыболовных участков, по документам рыбного управления, сданы 82 арендаторам, русским промышленникам. Фактически же эти лица играют подставную роль японцев. В том же году из 490 морских участков, заарендованных ранее японцами, работало 218, принадлежащих 90 арендаторам, входящим в указанные синдикаты. По данным Дальрыбохоты, в 1922 году выработано рыбных продуктов на речных и морских участках русскими промышленниками 1 656 178 пудов = 23 583 027 штук и японцами на морских участках 4 561 488 пудов = 91 306 778 штук. Подсчет произведен неточный, в сторону уменьшения и только на 157 участках. На остальных работающих участках, в силу политических обстоятельств, подсчет не производился. По сопоставлении с общим уловом можно считать до 135 000 000 штук, что соответствует официальным сведениям экономических органов Японии, где указано, что японцами ежегодно приготавливается рыбных продуктов около 6 000 000 пудов. По тем же сведениям, японские рыбопромышленники имеют в Охотско-Камчатских водах приспособления и постройки для добычи и заготовки рыбных продуктов на сумму до 40 000 000 рублей. Консервов вырабатывается на Камчатке 900 000 ящиков. Из них 200 000 ящиков вырабатывается на русских заводах Демби и Грушецкого. Всего из лососины на Камчатке возможно выработать до 7 000 000 ящиков. Америка вырабатывает 6 100 000 ящиков консервов из лососины. В ящик консервов входит 48 банок. Стоимость ящика колеблется от 6 до 10 американских долларов» [26].

Там же И. Е. Ларин сообщает, что на русских рыбалках в 1922 г. работали 2 000 иностранцев (японцев), а на японских — 25 000. И это при населении Петропавловского уезда (включавшего весь Камчатский полуостров) — 11 259 чел., с учетом районов, удаленных от побережья.

В годы гражданской войны власть на Камчатке менялась многократно. Этим пользовались японцы, посылая на Камчатку ежегодно целые эскадры военных судов. В связи с миссией Вандерлипа, американского миллионера, желавшего взять Камчатку в концессию, председатель Совнаркома В. И. Ленин неоднократно оправдывал свое решение пойти на уступки американцам. В декабре 1922 г. он пишет: «Вопрос стоял таким образом: Дальний Восток, Камчатка и кусок Си-

бири фактически сейчас находятся в обладании Японии, поскольку ее военные силы там распоряжаются... Мы даем сейчас Америке Камчатку, которая по существу все равно не наша, ибо там находятся японские войска... Мы даем Америке такую территорию для экономической утилизации, где у нас абсолютно нет и куда мы не можем дать ни морских, ни военных сил» [27]. «Кому принадлежит Камчатка, я не знаю, фактически она принадлежит японцам...» [28].

В 1919 г. камчатскими рыбоконсервными заводами было выпущено 743,9 тыс. ящиков консервов, из которых только 82,2 тыс. — на русских, а 661,7 — на японских. В 1921 г. произведено 710,9 тыс. ящиков консервов, из них только 7535 — на русских заводах (то есть примерно 1%), остальные — на японских [29].

Политика «свободного рыболовства» подкреплялась военной силой. В июне 1920 г. в Петропавловск пришли японские военные суда — крейсер «Кошу-Мару» и несколько миноносцев. Капитан 2-го ранга Хара заявил: «Императорское японское военное судно «Кошу» и 9-й отряд прибыли на Камчатку с единственной целью охраны рыбалок и японских подданных, проживающих на территории Камчатской области» [30].

Спустя несколько дней в Авачинскую бухту вошли еще шесть миноносцев и крейсер «Ниитаки» под командой капитана 1-го ранга Арита. В телеграмме Камчатского облревкома В. И. Ленину о политическом и экономическом положении на Камчатке от 29 марта 1921 г. говорится: «Для защиты японских подданных в Петропавловском порту с июня прошлого года стоит крейсер и военный транспорт, летом — флотилия миноносцев, последняя на зиму ушла в Японию» [31].

20 мая 1921 г. на о. Беринга прибыл японский крейсер «Ивами», команда которого имела при себе спиртные напитки. К вечеру все население острова было нетрезво. Японцы оставили девять пудов риса и старые вещи, заявив, что это подарки. Об этом сообщил уполномоченный ЦК РКП(б) на Командорских островах А. С. Якум [32].

Японцы не ограничивались «охраной рыбалок и японских подданных», но вмешивались в политические события на Камчатке. Когда 4 июля 1922 г. партизаны штурмовали Петропавловск, японцы высадили в город десант с пулеметами, вследствие чего наступление было приостановлено.

Второй чрезвычайный Петропавловский уездный съезд, проходивший в апреле — мае 1922 г., отмечал, что несмотря на окончание в 1918 г. конвенционного договора, японцы «продолжают незаконно пользоваться правами, предоставленными потерявшим силу конвен-

ционным договором, и извлекать из этого выгоды в ущерб всему населению Камчатской области... Японские рыбопромышленники не вносят ту арендную плату за пользование рыболовными участками, которая по праву должна вноситься по соглашению с центральным правительством Советской России... пользуясь присутствием своих военных судов, будто бы защищающих и охраняющих интересы японских подданных, они не желают подчиняться постановлениям и распоряжениям, издаваемым в отрасли рыбопромышленности центральной и областной народными властями... Присутствие здесь, на Камчатке, военных судов Японии... есть не что иное, как стремление Японии путем вооруженной силы воздействовать на население Камчатской области. Пользуясь этим положением, японские промышленники выкачивают последнее и единственное богатство Камчатки — рыбу... Съезд энергично протестует против нарушений Японией суверенных прав России, коим является пребывание непрерывно в течение трех лет японских военных судов в Камчатских территориальных водах и требует их немедленного отозвания» [33].

Японские военные корабли ушли из Авачинской бухты 1 ноября 1922 г. 10 ноября в город вошли партизанские отряды, и на Камчатке установилась советская власть. Но и после этого японские рыбопромышленники продолжали хозяйничать на Камчатке. В 1924—1925 гг. на Дальнем Востоке были образованы две рыбодобывающие организации: Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество (ОКАРО) и Дальгосрыбтрест, которые в декабре 1926 г. слились. Тем не менее, японский синдикат «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша» объединял на Камчатке 22 из 24 рыбо- и крабоконсервных заводов, на которых находилось до 20 тыс. рабочих из 21 800 работавших на Камчатке. По японским данным, из 289 000 ящиков консервов из крабов, произведенных на Камчатке, 229 000 изготавливались на хищнических плавучих заводах.

В 1927 г. создается Акционерное Камчатское Общество (АКО), одной из главных задач которого являлась эксплуатация рыбных, пушных и других богатств края. И в годы деятельности АКО (1927—1945 гг.) японцы продолжали расхищать богатства камчатских морей. К 1928 г. на промысле крабов у западного побережья Камчатки работали 29 японских крабоконсервных плавучих завода. Они произвели 420 тыс. ящиков продукции, стоимость которых составила 16 млн 776 тыс. золотых рублей. Было выловлено сетями 44,2 млн крабов, а вместе с самками и молодь — 87 млн. [34].

В 1928 г. сроком на двенадцать лет была подписана новая советско-японская рыболовная конвенция. Она содержала достаточно жест-

кие правила эксплуатации арендованных участков. Всю необходимую рабочую силу японцы должны были привозить с собой. Значительно повышалась арендная плата. Аренда участков на западном побережье составляла от 60 до 90 тыс. руб. в год при норме вылова до 1 тыс. т. В Усть-Камчатском районе арендная плата была выше — до 153 руб. за тонну [35]. С 1940 г. срок действия конвенции ежегодно пролонгировался.

В середине 1930-х гг. японцы начали дрейфтерный лов нерки на границе территориальных вод СССР. В 1939 г. на промысле камчатского лосося в море работали уже восемь японских плавбаз-маток с 300 промысловыми судами. Среднегодовой их вылов составлял 28—30 тыс. т [36].

В послевоенные годы японцы освоили промысел лосося у берегов Америки. В 1952 г. США и Канада вынудили их подписать тройственную рыболовную конвенцию, по которой Япония «добровольно» брала на себя обязательства воздерживаться от промысла лососей, палтуса и сельди в северной части Тихого океана к востоку от 175° западной долготы. Японские суда стали перемещаться к западу, облавливая азиатское, в том числе и камчатское стадо лососей. В 1955 г. японцы буквально обложили юг Камчатки, добывая лосося на границе территориальных вод СССР. В феврале 1956 г. СССР ввел жесткие ограничения на рыболовство в водах, омывающих Камчатку. Начались переговоры, в результате которых 14 мая 1956 г. была подписана новая советско-японская рыболовная конвенция сроком на десять лет. Она вступила в силу в декабре 1956 г. после восстановления дипломатических отношений между СССР и Японией. Новая конвенция регулировала лишь промысел в открытом море лососевых рыб и камчатского краба. Позднее в число объектов регулирования были включены также камбала у западного побережья Камчатки, корфо-карагинская и гижигинская сельдь, краб-стригун. Но чрезмерно интенсивный японский промысел лососевых в открытом море подорвал их запасы. С 1951 по 1958 гг. уловы лососевых рыб на Камчатке сократились в 11 раз. В результате были закрыты 23 рыбокомбината, 25 рыбоконсервных заводов, 18 холодильников, 36 рыбоперерабатывающих береговых баз, 7 моторно-рыболовных станций, 30 рыболовецких колхозов [37].

Побережье Камчатки пришло в запустение. Рыбная промышленность полуострова с конца 1950-х гг. вынуждена была переориентироваться на океанский промысел, осваивая новые объекты лова, и перестала быть рентабельной. К таким печальным последствиям привело то, что десятилетия морские ресурсы нашего края безжалостно расхищались многими странами, в основном Японией и США, принося им

колоссальные доходы, которые явились одной из причин их нынешнего экономического процветания.

ИСТОЧНИКИ

1. *Ефимов А. В.* Из истории великих географических открытий. — М., 1980. — С. 234.
2. Петропавловск-Камчатский. История города в документах и воспоминаниях (1740—1990). — Петропавловск-Камчатский, 1994. — С. 65—68.
3. *Кук Дж.* Плавание в Тихом океане в 1776—1780 гг. — М., 1971. — С. 389—396.
4. Дальний Восток. — 1970. — № 7. — С. 137.
5. Петропавловск-Камчатский. История города... — с. 203—204.
6. Там же, с. 185—187.
7. Дальний Восток. — 1970. — № 7. — С. 137.
8. Петропавловск-Камчатский. История города... — с. 225—227.
9. Дальний Восток. — 1970. — № 7. — С. 138.
10. Петропавловск-Камчатский. История города... — с. 229—230.
11. Там же, с. 233—234.
12. Дальний Восток. — 1970. — № 7. — С. 138.
13. Там же.
14. *Слюнин Н. В.* Промысловые богатства Камчатки, Сахалина и Командорских островов. — СПб., 1895. — С. 94.
15. Там же, с. 95.
16. *Слюнин Н. В.* Охотско-Камчатский край. Естественно-историческое описание. — СПб., 1906. — Т. 1. — С. 554.
17. Там же.
18. *Прозоров А. А.* Экономический обзор Охотско-Камчатского края. — СПб., 1902. — С. 210.
19. *Вахрин С. И.* Встреч солнцу. — Петропавловск-Камчатский, 1996. — С. 68-69.
20. Вопросы географии Камчатки. — 1963. — № 1. — С. 11—12.
21. Там же, с. 17.
22. *Вахрин С. И.* Встреч солнцу. — Петропавловск-Камчатский, 1996. — С. 15.
23. За власть Советов на Камчатке. 1917—1923 гг.: Сборник статей. — Петропавловск-Камчатский, 1957. — С. 6.
24. Там же.
25. За власть Советов. 1920—1922 гг.: Документы и материалы. — Владивосток, 1967. — С. 24—25.
26. *Ленин В. И.* Полн. собр. соч. — Т. 42. — С. 93—95.
27. Там же, с. 170.
28. *Вахрин С. И.* Встреч солнцу. — Петропавловск-Камчатский, 1996. — С. 18.

РЫБНЫЕ РЕСУРСЫ КАМЧАТКИ И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

30. За власть Советов на Камчатке. 1917—1923 гг.: Сборник статей. — Петропавловск-Камчатский, 1957. — С. 30.
31. За власть Советов на Камчатке. 1920—1922 гг.: Документы и материалы. — Владивосток, 1967. — С. 81.
32. Там же, с. 85.
33. Там же, с. 135—137.
34. *Вахрин С. И.* Встреч солнцу. — Петропавловск-Камчатский, 1996. — С. 23.
35. Там же, с. 24.
36. Там же, с. 29.
37. Там же, с. 35.

А. А. МАЙСС

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ СТАВНОГО НЕВОДНОГО ЛОВА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

В настоящей статье дается ретроспектива развития ставного лова на Дальнем Востоке, анализируется его современный технический уровень и определяются пути дальнейшего совершенствования конструкции ставных неводов.

Рыболовство в прибрежной зоне в настоящее время вновь приобретает заметное положение в рыбной отрасли страны. Это обусловлено изменением правового режима мирового рыболовства, ужесточением контроля эксплуатации сырьевых рыбных ресурсов, напряженным состоянием запасов большинства промысловых объектов в открытых морях и океанах, а также резким удорожанием океанического промысла. В этих условиях наибольшую перспективу имеет ориентация на развитие прибрежного рыболовства. Именно в прибрежной зоне существует реальная возможность создавать управляемые рыбопромысловые комплексы, основанные на рациональном использовании сырьевых ресурсов. Совершенно очевидно то, что назрела необходимость в разработке современной концепции прибрежного рыболовства, базирующейся на применении ресурсосберегающих технологиях промысла. Способы и орудия лова здесь должны обладать высокой степенью селективности, они не должны оказывать негативного воздействия на развитие естественных биоценозов.

Большинство используемых в настоящее время методов изъятия промысловых гидробионтов в прибрежной зоне не отвечает этим требованиям. Необходима критическая переоценка эффективности орудий лова, учитывающая не только показатели уловистости, но и их экологические свойства. В некоторых случаях возникает вопрос о целесообразности использования ряда орудий, в частности, тралящих.

В ряду орудий лова, применяемых в прибрежной зоне, наибольшего внимания заслуживают ставные неводы. Их отличает высокая уловистость при облове рыб, мигрирующих вблизи берегов, таких как лосось, сельдь, мойва, корюшка, навага, терпуг и другие.

Еще сравнительно недавно, в середине 1950-х гг., ставные неводы давали примерно одну треть общего вылова по стране, а на Дальнем Востоке на их долю приходилось более половины всей добываемой рыбы. В связи с изменениями в сырьевой базе рыболовства и активным развитием промысла в морях и океанах значение ставных неводов уменьшилось. Однако их роль по-прежнему остается весьма заметной.

РЫБНЫЕ РЕСУРСЫ КАМЧАТКИ И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

На Камчатке ставными неводами ежегодно добывается от трех до восьми процентов всего улова, причем наиболее ценных пород — лососей.

С учетом современных тенденций в промышленном рыболовстве применение ставных неводов представляется весьма перспективным благодаря их неоспоримым преимуществам. Эти орудия лова действуют автоматически, не требуя дополнительных энергетических затрат. Конструктивные особенности неводов позволяют легко осуществлять регулирование промысла. Ставные неводы, являясь стационарными орудиями лова, не оказывают вредного воздействия на донную флору и фауну.

Работы по совершенствованию ставного неводного лова у нас в стране активно проводились в 1940—1950 гг., в период его наибольшего развития. В это время практически во всех исследовательских центрах рыболовной отрасли создавались группы специалистов по изучению работы ставных неводов. Основными направлениями их исследований являлись повышение уловистости, увеличение надежности, снижение материальных затрат.

Недостатками ставных неводов являются их значительная материалоёмкость и стоимость, а также высокая трудоёмкость установки и отчасти обслуживания.

Наиболее известными трудами в этом направлении являются работы лаборатории промышленного рыболовства ТИНРО, выполненные под руководством В. С. Калиновского. Здесь была создана конструкция штормоустойчивого ставного невода, работающего на принципе самозатопления при скоростях течения выше критической. Широкое внедрение штормоустойчивых неводов позволило получить огромную экономию средств за счет сокращения потерь от их аварийности и разрушения вследствие штормов.

Подрыв сырьевых ресурсов лососевых к концу 1950-х гг. из-за бесконтрольного широкомасштабного японского промысла в открытом море привел к падению значения прибрежного рыболовства. С этого времени приоритеты сместились в сторону развития промысла в морях и океанах. Соответственно этому изменились акценты в научных исследованиях.

Работы по изучению ставных неводов были свернуты. Богатый опыт, накопленный в течение 1940—1950 гг., постепенно утрачивался. Из-за того, что в конструкциях неводов не в полной мере учитываются реальные условия лова, уловистость их в настоящее время зачастую далека от оптимальной.

Ставные невода, несмотря на продолжительную историю применения, являются сейчас наименее изученными орудиями лова. Продолжение научных исследований процесса лова, факторов, влияющих на уловистость, обоснование выбора конструкций неводной установки и отдельных ее элементов является перспективным.

Орудия рыболовства стационарного типа издревле применяются народами, проживающими по берегам рек и озер. Вначале это были простейшие заградительные сооружения в виде запруд или заборов, которые ставились на пути движения рыб. Затем вместе с заграждениями стали использовать ловушки для удержания рыбы. Эти конструкции в различных районах назывались по-разному: запоры, заколы, котцы. Они представляли собой заграждения, выполненные из вбитых в дно водоема кольев, к которым прикреплялись продольные жерди. В свою очередь, жерди переплетались прутьями или ветками. В проемы между прутьями вставлялись ловушки. Устройство орудий лова заградительного типа постепенно усложнялось.

Уже в XIX в. наиболее широкое распространение имели так называемые заездки. На Дальнем Востоке наиболее крупные и совершенные заездки устанавливались в бассейне реки Амур местными аборигенами — гиляками. Длина заграждения составляла около 400 м. Оно состояло из листовенных стволов, вбитых в грунт на расстоянии 2–3 м друг от друга. К стволам с помощью веревок крепились секции заграждения — «бердо» — решетки, изготовленные из длинных тонких жердей. Ловушка представляла собой конический мешок из сетки с ячейей различного типа.

Переселенцы, прибывшие на Дальний Восток из центральных районов России, внесли существенные изменения в конструкцию заездки. Длина заграждения стала достигать одного, а в отдельных случаях — двух километров. Ловушка приобрела форму сетной камеры, которая подвешивалась на эстакаде. Для ее обслуживания устанавливались деревянные помосты с несложными грузовыми приспособлениями.

По мере освоения Дальнего Востока, российские переселенцы вышли к морским берегам. Здесь произошла их встреча с японскими рыбаками. Это, безусловно, способствовало развитию техники лова рыбы благодаря обмену опытом. Японцы обладали богатыми традициями и знаниями в области рыболовства, так как для их островного государства рыба традиционно являлась главным продуктом питания.

Примерно с 1850 г. (по некоторым источникам и ранее), японцы вели сезонный промысел лососей и сельди у берегов Сахалина. После присоединения в 1875 г. южной части острова к России японцы продолжали здесь рыбный промысел.

В качестве основного орудия лова японцы использовали невод под названием «тате-ами», что в буквальном переводе означает «ставная сеть». «Тате-ами» конструктивно представлял собой заездок облегченного типа. Он также состоял из заградительного крыла и ловушки, но имел существенные отличия от более ранних заездков. Крыло «тате-ами» подводилось к середине входного отверстия ловушки, каркас изготавливался из веревок, что значительно удешевляло сооружение, а также сокращало время и трудоемкость его установки.

Именно «тате-ами» явился прообразом современного ставного невода. Т. М. Борисов в книге «Техника лова рыбы» (1933 г.) указывает точную дату создания и автора конструкции. Им считается Такате Кахей, который в 1805 г. впервые применил «тате-ами» для речного лова лососей на о. Хоккайдо. Новое орудие лова, благодаря своим преимуществам перед предшественниками, стало быстро распространяться. Его успешно применяли не только для лова лососей, но и для добычи сельди в прибрежной зоне.

Засвидетельствован весьма примечательный факт, говорящий о высокой эффективности «тате-ами» и характеризующий отношение японцев к охране сырьевых запасов. В 1871 г. применение неводов «тате-ами» было запрещено, поскольку ввиду их высокой уловистости создавалась угроза для нормального воспроизводства лососевых. В 1881 г. запрет был снят, но использование «тате-ами» было разрешено только в прибрежной зоне.

Пожалуй, с этого момента началось создание морских ставных неводов как особого класса орудий лова. Лов рыбы у морских берегов потребовал учета более сложных и разнообразных условий, что находило отражение в конструкциях неводов. В Японии в этот период появился целый ряд разновидностей ставных неводов, приспособленных к отлову различных объектов: «како-ами», «дайбо-ами», «ат-ами», «каето-ами», «коте-ами», «накануки-ами» и др.

Большое распространение получил невод «како-ами», название которого означало в переводе «сетной ящик». В нем ловушка представляла собой камеру прямоугольной формы со щелевым входом посередине береговой продольной стенки. Для удержания рыбы в ловушке предусматривалась специальная сетная пластина («занавесь»), перекрывавшая вход. Она поднималась в нужный момент при помощи специальной веревки. Невод «како-ами» вначале использовался для промысла всех наиболее массовых видов рыб — лососевых, сельди и других. Впоследствии «како-ами» стали применять исключительно для лова сельди. Из японских источников известно, что в 1905 г. на про-

мысле сельди на о. Хоккайдо было выставлено 4 642 невода «како-ами» и только 612 — других типов.

Для промысла лососевых японцами был создан ставной невод «накануки-ами», что означает «сеть, которую перебирают изнутри». По сравнению с «како-ами», он имел более сложную конструкцию, учитывающую особенности поведения рыбы. Ловушка приобрела в плане пятиугольную форму. Во входном устройстве устанавливались открылки, уходившие внутрь ловушки и достигавшие ее середины. Крыло входило в ловушку между открылками.

Масштабы российского рыболовства на Дальнем Востоке до 1875—1870 гг. были сравнительно невелики и соответствовали потребностям в рыбных продуктах исключительно местного населения. По мере роста населения, образования сети новых городов и поселков на территории Приморья и Приамурья возрастала потребность в рыбопродукции. Рыболовство стало приобретать коммерческий характер. Началось образование артелей, а затем объединений предпринимателей, специализирующихся на добыче, заготовке и продаже рыбы.

Поставка рыбных продуктов осуществлялась вначале на местный рынок, а затем и в центральные районы России. Мощным стимулом развития рыболовства стало установление связей с Японией и другими азиатскими странами, открывшее практически неограниченный рынок сбыта рыботоргов. Объемы вылова рыбы на Российском Дальнем Востоке стали стремительно возрастать. Применяемые орудия лова (подвижные невода, заездки) уже не удовлетворяли растущим потребностям. Возникла необходимость в создании более производительных орудий лова.

Вполне естественно, что российские рыбаки обратили внимание на японские ставные невода, которые отличались высокой уловистостью и меньшей стоимостью. Невода «како-ами» и «накануки-ами» начали использовать сначала у берегов Сахалина, а затем и Приморья.

Огромная потребность Японии в рыбных продуктах требовала постоянного расширения сферы промысла. Промышленный лов рыбы вскоре получил развитие и в Приамурье, а затем, с 1893 г. — на Камчатке.

Наряду с российскими рыбопромышленниками, японцы также получили право на аренду рыболовных участков по побережью Приморской области, острова Сахалин и Камчатки. Таким образом, освоение рыбных ресурсов шло параллельно. Российские рыбопромышленники практиковали приглашение опытных японских специалистов («синдо») для изучения техники лова рыбы ставными неводами. В то же время японские предприниматели широко использовали наем россий-

ских рыбаков для работы на ставных неводах. Все это свидетельствует о том, что на этом этапе совершенствование ставных неводов шло совместными усилиями. Внедрение морских ставных неводов в рыболовстве Камчатки сыграло большую роль в улучшении их конструкции. Промысел лососевых у побережья Камчатки отличался особыми условиями: частые штормовые погоды, открытый малонаселенный берег делали затруднительным постоянное пребывание рыбаков на неводе. Это побудило их к поискам путей продолжительного удержания в нем рыбы. В конструкцию невода «накануки-ами» начали вноситься изменения.

Прежде всего, в ловушке стали устанавливать открылки в различных вариантах расположения, чем добились хода рыбы в сложном лабиринте. Однако наибольшего эффекта дало применение накладной, или, вернее, наклонной сети, которая позже стала называться «подъемной дорогой». С ее помощью рыба переводилась из двора ловушки в садок, откуда выйти она практически не могла. Так к 1920—1925 гг. был создан современный тип морского ставного невода «кайрио-ами», что в переводе с японского означает «последнее слово техники».

В конце 1920-х гг. у нас в стране начала развиваться государственная рыбная промышленность, основной задачей которой стало устранение существенного дефицита в продуктах питания. Вполне естественно, что ее основной упор был сделан на увеличение вылова массовых видов рыб — лососевых и сельди. Началось наращивание количества наиболее эффективных орудий лова — ставных неводов. Уже в 1932 г. на Дальнем Востоке выставлялось около 650 неводов. К рубежу 1940-х гг. их количество превысило одну тысячу. Только на Камчатке ежегодно устанавливалось до 300 неводов.

В послевоенные годы темпы вылова рыбы резко возросли. В этот период основную роль в добыче играли ставные невода. В 1950 г. их удельный вес в общегосударственном объеме вылова составил 30 %, а в Дальневосточном бассейне превысил 50 %.

Поскольку районы лова располагались вдоль береговой черты большой протяженности, то ставные неводы имели разнообразные конструкции, размеры и способы установки.

Работы по совершенствованию ставного неводного лова осуществлялись в разной мере всеми организациями рыбохозяйственной науки. Наибольшее практическое значение имели исследования ТИНРО, Латвийского отделения ВНИРО и Керченской экспериментальной базы. Много интересных и полезных технических новшеств было внесено инженерами добывающих предприятий и непосредственно рыбаками.

Большой вклад в развитие ставных неводов внес В. С. Калиновский. Он разработал принцип самозатопления неводных установок.

В 1950-е гг. Япония начала стремительно развивать сетный промысел лососей в открытом море. Если в 1952 г. экспериментальный лов вели три плавбазы и 57 судов-дрифтеров, то в 1956 г. на промысел вышло уже 19 плавбаз и 588 дрифтеров. В дальнейшем количество промысловых судов значительно возросло. Столь мощный бесконтрольный промысел оказал негативное влияние на воспроизводство и состояние сырьевых ресурсов. Подрыв запасов лососевых привел к тому, что значение прибрежного лова в рыбной отрасли страны существенно снизилось.

В последующие десятилетия, вплоть до настоящего времени, количество действующих на Камчатке неводов стабилизировалось и лежит в пределах 170—200 шт. Главным образом оно определяется подходами горбуши.

Дальнейший подъем лососевого промысла на Камчатке связан с восстановлением сырьевых ресурсов наиболее ценных видов: нерки, кеты, чавычи. Здесь, наряду с усилением рыбоохранных мероприятий и поддержанием в нормальном состоянии естественных нерестилищ, главный упор был сделан на искусственное рыбозаведение. В течение 1990-х гг. на Камчатке введено в действие пять рыбозаводных заводов: два — в бассейне реки Большой, по одному на реках Авача и Паратунка и один — на озере Большой Вилкой.

Кроме этого, для достижения указанной цели необходимо добиваться прекращения лова японскими судами за пределами 200-мильной зоны в Тихом океане мигрирующего стада лососей российского происхождения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Андреев Н. Н. Справочник по орудиям лова, сетеснастным материалам и промысловому снаряжению. — М.: Пищепромиздат, 1962.
2. Борисов Т. М. Техника лова рыбы. — Хабаровск, 1933.
3. Канин В. Ф. Ставной неводной лов. — М.: Пищепромиздат, 1950.

С. В. ГАВРИЛОВ

**МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ АКЦИОНЕРНОГО
КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА В 1928—1936 гг.**

1. ПЕРИОД СТАНОВЛЕНИЯ (1928—1933 гг.)

В середине 1920-х гг. единственным видом транспорта, связывавшим Камчатку с остальными районами СССР, был морской флот. Основным снабженцем Камчатки в тот период являлся Совторгфлот (СТФ) в лице его дальневосточной конторы, размещавшейся во Владивостоке. Деятельность СТФ зачастую не учитывала камчатских особенностей и имела ряд существенных недостатков. Это заставило правление Акционерного Камчатского Общества (АКО), созданного летом 1927 г. для комплексного развития экономики Камчатки, задуматься о приобретении собственного морского транспортного флота. Осенью 1927 г. Общество получило разрешение центральных властей СССР на приобретение шхун, которые предполагалось использовать для развоза по побережью товаров и предметов снабжения, запасенных на «базисных» товарных складах, специально для этого созданных во Владивостоке [1, л. 264—266; л. 274].

В конце ноября 1927 г. АКО информировало Дальневосточную РКИ о том, что оно к началу навигации 1928 г. наметило приобрести две парусно-моторные шхуны. Первая, с водоизмещением 500—550 т, предназначалась для обслуживания восточного побережья Камчатки, вторая (650—700 т), — западного. С учетом того, что в 1928 г. СТФ должен был выполнить на Камчатку 29 рейсов, приобретение других судов считалось нецелесообразным [1, л. 272].

В январе 1928 г. АКО купило в США за 100.000 долларов две деревянные парусно-моторные шхуны, построенные в 1918 г. Суда получили названия «Охотск» и «Чукотка». В конце января 1928 г. транспортно-складской отдел АКО укомплектовал их экипажи. Суммарная вместимость первых транспортов составляла 1354 рег. т, общая численность их экипажей насчитывала 57 чел.

В навигацию 1928 г. «Чукотка» работала на восточном побережье Камчатки, «Охотск» обслуживал западный берег. Зимы 1928/29 и 1929/30 гг. обе шхуны провели в Петропавловске.

Весной 1928 г. в США был приобретен построенный в 1919 г. пароход «Чайз», переименованный в «Камчатку». В начале мая 1928 г. в японском порту Хакодате его переоборудовали в краболов. Пароход

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

грузоподъемностью 2520 т имел длину 77,3 м и был снабжен паровой машиной тройного расширения мощностью 1 100 кВт, позволявшей развивать ему скорость хода до 8 узлов. По окончании крабовой путины пароход, с которого сняли оборудование завода, превратился в транспорт. С учетом «Камчатки» общая грузоподъемность морского флота АКО к концу 1928 г. возросла до 3 770 т.

Итоги работы флота за первую навигацию правление АКО подвело 1 октября 1928 г. По сообщению начальника транспортного отдела Языкова, собственные суда АКО и фрахтованные пароходы СТФ не могли полностью обеспечить потребности Камчатки в перевозках. Так как СТФ не имел достаточного количества судов и не мог их приобрести, он фрахтовал до 80 % иностранных, в основном японских пароходов.

Главными недостатками в работе СТФ являлись:

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

- неравномерная подача пароходов под загрузку.

Правление АКО признало, что недостаток у него собственных судов может осложнить проведение путины 1929 г.: с момента, когда на Камчатку мог быть доставлен первый груз, до начала работы промыслов оставалось всего двадцать дней [1, л. 192].

Все это свидетельствовало о необходимости расширения собственного флота. «АКО надо иметь в своем оперативном ведении такой тоннаж, который мог бы обеспечить перевозки на основном участке работы... Предположено своих судов семь штук и суда каботажного обслуживания от десяти до двенадцати штук. Из этого плана пятилетки (необходимо. — С. Г.) приобретение двух пароходов, катеров, двух судов каботажного обслуживания и полуледокольного типа для о. Врангеля с назначением на зимнее время» [1, л. 194].

Сферами деятельности новых судов должны были стать:

- завоз на Камчатку снабжения и вывоз с нее рыбопродукции;
- каботажные перевозки по побережьям;
- обслуживание крабоконсервного завода на о. Птичий;
- доставка лососевых консервов на Лондонский рынок.

Последнее предполагало наличие в составе транспортного флота специальной группы судов дальнего плавания.

Устав Общества предоставлял ему право обзаведения собственным флотом. По словам председателя правления АКО С. П. Нацаренуса, «...мы получили разрешение приобрести две шхуны и их приобрели; таким образом, эти два факта говорят о том, что нам удастся добиться разрешения на покупку пароходов...» [1, л. 203].

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

Так как судостроительные заводы СССР не могли обеспечить поставку судов для нужд рыбной промышленности Дальнего Востока, то АКО решило приобретать их в США и Японии.

27 сентября 1928 г. правление Общества постановило «...организовать представительство АКО при аппарате Амторга в Америке... для чего командировать в качестве представителя АКО заведующего коммерческим отделом тов. Богданова, установив срок выезда его в Америку не позднее первой половины октября сего года» [1, л. 153]. Решение иметь собственных представителей в Японии при Торгпредстве СССР, отказавшись при этом от посредничества Госторга, было принято ранее — еще в сентябре 1927 г.

В связи с планировавшимся приобретением судов, АКО следовало решить ряд вопросов. В первую очередь было необходимо определиться с тем, какие следует приобретать суда: новые или уже эксплуатирующиеся. Затем нужно было выяснить, какой вид топлива (нефтяное или уголь) наиболее подходит для их энергетических установок.

По мнению члена правления АКО В. Л. Бурьгина, в целях экономии приобретать следовало суда, уже находившиеся в эксплуатации. «Что касается покупки пяти пароходов, надо отметить, что от постройки новых пароходов надо отказаться, так как это возможно тогда, когда мы будем иметь большие средства, когда жизнь в Союзе поправится, и валюта будет свободная. В нашу цифру надо вставить покупку старых пароходов...»

С. П. Нацаренус поддержал это мнение, заявив: «...можно приобрести пароходы с некоторым кредитом от восьми до девяти месяцев, отсюда ослабление нашего валютного напряжения... Суда надо покупать не старые, не старше двенадцати лет, потому что амортизация все

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

съест, и в практике лучше всего суда девяти — одиннадцати лет» [1, л. 203].

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

С. П. Нацаренус предложил поставить вопрос перед правительством СССР о том, чтобы снабжать Камчатку нефтепродуктами для малотоннажного флота по льготной стоимости (не выше 32 руб. за тонну, а не по сложившимся ценам 148—149 руб.). Как вариант, рассматривалась возможность обеспечения каботажных судов нефтью, сдаваемой японцами по сахалинской концессии [1, л. 201].

По расчетам АКО, в 1929 г. на Камчатку следовало завезти 25 393 т грузов, из которых 8 000 т необходимо было доставить из-за границы. Нефтепродуктов для транспортных и вспомогательных судов требовалось 1 301 т [1, л. 197]. Их перевозку предполагалось осуществлять при помощи шхуны «Чукотка».

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

Возрастание численности флота АКО требовало расширения портовых сооружений в Петропавловске. Несмотря на неоднократные обсуждения вопроса о месте, на котором следовало строить новые склады и причалы, решение так и не было принято. Вначале решили возвести временные сооружения, не тратя на это больших средств. Затем, если выяснится целесообразность базирования судов в Петропавловске, предполагалось выделить более 230 тыс. руб. на дальнейшее обустройство порта. В нем намечалось создать склад угля для пароходов, совершающих зимние рейсы. Судоремонтная мастерская в порту отсутствовала, поэтому базировавшиеся в Петропавловске «Чукотка» и «Охотск» направлялись на ремонт в Усть-Камчатск.

15 октября 1928 г. в составе АКО был учрежден морской отдел, начальником которого стал Языков [1, л. 217]. В ведение отдела передавалось управление транспортным флотом. 31 января 1929 г. в нем была введена должность заведующего судоремонтом с месячным окладом 225 руб. Ее занял И. К. Налбандов [1, л. 11]. 11 февраля 1929 г. морскому отделу было поручено провести набор личного состава в количестве 51 чел. для вновь закупаемых судов и подготовить к отправке в США две судовые команды.

28 февраля 1929 г. на новые пароходы были назначены капитанами А. И. Дудник и П. С. Доруховский, которым установили месячные оклады в размере 250 руб. Одновременно старшими механиками новых судов стали К. И. Соколов, Я. И. Басай и А. Н. Гудков.

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

Осенью 1928 г. Обществу для комплектования экипажей вновь приобретаемых судов требовалось 343 чел. Кроме них оно нуждалось в 78 береговых специалистах по обслуживанию флота. С подбором моряков во Владивостоке могли возникнуть большие проблемы, так как лучшие из них работали на судах СТФ. «Вероятно, придется использовать безработную рабочую силу, которая сейчас (имеется. — С. Г.) на Балтике, но этих капитанов сразу посылать в плавание будет невозможно. С низшей рабочей силой то же самое положение». Обучение плавсостава решено было проводить на открываемых Союзом водников курсах кочегаров. Одновременно рассматривался вопрос о расширении рыбопромышленного техникума во Владивостоке [1, л. 198—199].

В течение 1929 г. в состав морского транспортного флота АКО вошли приобретенные в США стандартные грузовые пароходы, построенные в 1919—1920 гг. Суда, названные «Тунгус», «Якут», «Ламут», «Юкагир», имели длину 77,3, ширину 13,3 и осадку 8,6 м. Их энергетические установки состояли из поршневых паровых машин тройного расширения мощностью 1 100 кВт, работавших на слабоперегретом

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

паре с давлением 1,4 МПа. Пар вырабатывался двумя оборотными трехтопочными огнетрубными котлами производительностью по 5 т/ч.

Летом 1929 г. один из вновь прибывших пароходов («Якут») принял участие в экспедиции к находившемуся в ведении АКО о. Врангеля, на котором с июля 1926 г. пребывала экспедиция под руководством Г. А. Ушакова. Смену экспедиции должен был произвести ледорез «Ф. Литке» под командованием капитана К. А. Дублицкого. «Якут» использовался как угольный транспорт, обеспечивавший ледорез топливом во время рейса к острову.

В середине 1929 г. АКО располагало морским флотом общей грузоподъемностью 19 645 т, табл. 1.

Таблица 1

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

Как видно, в 1929 г. суммарная грузоподъемность судов АКО выросла почти в 16 раз (с 1 250 до 19 645 т) по сравнению с 1928 г.

Численность маломерного флота АКО в 1929 г. составляла 62 ед. Он, в основном, был представлен деревянными катерами и кавасаки с экипажами, состоявшими из старшины, матроса и моториста. Катера преимущественно оборудовались двигателями типа «Фербенкс-Морзе» мощностью до 28 кВт [3, л. 79—81].

Капитанам крупных судов (поз. 1—5 в табл. 1) устанавливался месячный оклад 246 руб. Для заинтересованности экипажей в экономии дорогостоящего топлива, завозимого с материка, машинным и кочегарным командам судов устанавливались особые премиальные выплаты. Их сумма, равная половине стоимости сэкономленного топлива, распределялась по паям в следующем размере: старший механик — 10, второй механик — 6, третий механик — 7, машинист 1-го класса — 5, машинист 2-го класса — 4, кочегар 1-го класса — 8, кочегар 2-го класса — 3, машинный ученик — 2 %.

Наибольшие премии получали лица, грамотная деятельность которых оказывала наибольшее влияние на снижение расхода угля: старший и третий механики, а также непосредственно обслуживавшие котлы кочегары 1-го класса.

Тяжелые условия работы стали причиной установления для членов машинных команд дополнительных отпусков: две недели для кочегаров и одна неделя для механиков, мотористов, машинистов, масленщиков пароходов и теплоходов [3, л. 74—79].

В августе 1929 г. флот АКО пополнился еще одним судном — пароходом «Игельмен», приобретенным в США. Он прибыл в Петропавловск под командованием Е. Д. Бессмертного.

10 ноября 1929 г. правление АКО, размещавшееся во Владивостоке, заслушало информацию И. К. Налбандова о положении дел с приобретением судов в США. Решением правительства СССР их покупка возлагалась на представительство СТФ. АКО считало, что последнее «...в силу создавшихся ненормальных отношений между АКО и СТФ не может полностью обеспечить интересов АКО». Малый срок, оставшийся для покупки и переоборудования новых судов в крабоводы к следующей путине, заставил правление АКО прибегнуть к услугам торгпредства в Японии «...с приобретением там судов по цене 125 000 американских долларов...» Для этого оно решило обратиться по телеграфу к С. П. Нацаренусу и «просить его срочно добиться от Наркомторга разрешения о перенесении лицензии на покупку судов в Японии» [1, л. 80 об.—81]. Как видно, вопрос о собственном представительстве АКО в США так и не был разрешен до конца.

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

В связи с расширением в 1929—1930 гг. состава морского транспортного флота и увеличением числа моторных кунгасов в рыбокомбинатах АКО не успевало готовить специалистов для них своими силами. Общество обратилось к СТФ с просьбой предоставить ему четыре места на курсах по повышению квалификации мотористов и перечислило за это 1 200 руб. Кроме этого, 33 ученика обучались в школе ученичества водного транспорта во Владивостоке. За них Общество внесло в октябре и декабре 1929 г. аванс в сумме 3 000 руб. Плата за обучение группы в 1930 г. должна была составить 39 427 руб. и была, по мнению правления, чрезмерно высока [1, л. 103 об.].

1929 год стал первым, в котором АКО располагало достаточно мощным собственным флотом. Почти сразу же выявился серьезный недостаток в организации оперативного и эффективного управления

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

им. Основная производственная база Общества располагалась на Камчатке, а руководство работой судов производилось из Владивостока. Это зачастую приводило к тому, что Петропавловская контора АКО не располагала данными об их передвижении. Так, в конце октября 1929 г. она имела сведения о том, что в Петропавловск должны были следовать пароходы «Ламут» и «Якут». «Знаем о его выходе не по сведениям конторы, а по частным слухам... пассажирка дала телеграмму о том, что она тридцатого выезжает на «Ламуте», — вот источник, откуда мы знаем про «Ламут». Куда идет, что везет — для нас это неизвестно». О характере груза на «Ламуте» никаких сведений не было, рейс «Якута» в официальном расписании не значился совсем.

Пароходы зачастую выходили из Владивостока недогруженными (до 500 т), несмотря на то, что многие продукты и товары лежали там на складах. Поздний завоз на Камчатку вызвал их порчу и «чрезвычайно напряженное состояние на городском рынке и поставил под угрозу снабжение глубинных пунктов» [4, л. 11—12].

В середине октября 1929 г. из Владивостока в Анадырь был отправлен пароход «Юкагир». Факт его посылки на Чукотку в столь позднее время свидетельствовал о слабом знании руководством морского отдела условий плавания в полярных водах. К тому же из Анадыря было получено сообщение о том, что район снабжен нормально. Правление АКО вначале изменило маршрут «Юкагира» на Петропавловск, затем — на восточное побережье в Корф и на о. Карагинский. После выгрузки в Петропавловске анадырских грузов и угля пришел очередной приказ: вновь идти в Анадырь. В итоге судно из-за льдов туда так и не попало.

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

- прибытие основных грузов «пачками» в октябре — ноябре, затруднявшее разгрузку пароходов и вызывавшее их простой;
- нерациональная погрузка судов во Владивостоке, отсутствие маркировки на грузовых местах, несоответствие документов грузам;
- погрузка слоями, причем в ближайшие пункты снизу, в дальние — сверху, а зачастую вперемешку;
- руководство движением судов из Владивостока, приводившее к бесцельным пробегам, усугублявшееся несвоевременными распоряжениями из-за неудовлетворительного состояния радиосвязи.

Местная контора АКО считала необходимым немедленно пересмотреть систему снабжения Камчатки через владивостокские базисные склады, предоставить ей право руководить работой флота Обще-

ства и возможность изменять маршруты рейсов в соответствии с действительной обстановкой в бассейне [4, л. 13].

Руководство работой флота до середины 1930 г. осуществлялось морским отделом (морской конторой) АКО, размещавшейся во Владивостоке. С 1 июля 1930 г. правление АКО перебрасывалось в Петропавловск и получило наименование дирекции. Директором-распорядителем стал Б. И. Гольдберг. Переезд дирекции растянулся до начала 1931 г., поэтому работа Общества оказалась в значительной степени дезорганизована. В Петропавловске координация работы флота была возложена на вновь созданное управление транспорта и связи (морское управление). При владивостокской конторе АКО был создан транспортно-экспедиционный сектор со штатом 27 чел., который на первых порах фактически руководил работой морского управления.

Острой проблемой, стоявшей перед флотом, было бесперебойное снабжение его углем. Недостаток топлива вызывал простои судов. Традиционным источником угля в дальневосточном бассейне служило сучанское месторождение, действовавшее с 1880-х гг. На флот также поставлялись артемовский и сахалинский угли. Отсутствие на Камчатке собственных угольных баз заставляло пароходы принимать на борт до 2 000 т топлива, заполняя им не только бункеры, но и часть трюмов. Этим уменьшалось количество доставляемого груза. Ежегодная потребность судов АКО в угле в начале 1930-х гг. оценивалась в 20—25 тыс. т.

В 1926 г. началась разработка анадырских угольных копей, ведшаяся кустарным способом. В 1928 г. в Корфе местный уголь изучала экспедиция И. А. Преображенского. Его свойства оказались похожи на бурый. К добыче корфского угля АКО приступило в 1929 г. [1, л. 22]. Анадырские копи отличались низкой производительностью, недостатком квалифицированной рабочей силы, несвоевременным вывозом угля и отсутствием условий для его хранения. Все это вело к убыточности и сокращению производства. С 1933 г. уголь добывался только в Корфе.

Первые опыты по применению в судовых условиях анадырского и корфского углей выполнил в 1930 г. инженер Спиридонов. В качестве опытного судна использовался траулер «Баклан». На нем сжигалась смесь из сучанского и анадырского углей. В результате испытаний был сделан вывод о том, что последний можно сжигать без примесей в котлах, оборудованных пароперегревателями. Для котлов без пароперегревателей рекомендовалось добавлять к нему 25% более качественного сахалинского. Затем проводились полуторасуточные испытания корфского угля. Первые сутки он сжигался в чистом виде, затем в

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

смеси с другими сортами. Этот уголь, считавшийся худшим, показал удовлетворительные результаты, позволив судну развить скорость хода около 10,5 узлов.

Так было показано, что корфский уголь может использоваться на всех судах. Его основными недостатками являлись высокая зольность, достигавшая 35 %, и низкая теплота сгорания (19 923 кДж/кг). В связи с этим рекомендовалось заменить в топках пароводяных котлов колосниковые решетки на более широкие и добавить еще одну вахту кочегаров [6, л. 112—113]. Применение на судах АКО местных топлив взамен привозных позволило уменьшить непроизводительное отвлечение тоннажа, расход средств на его фрахт и покупку угля, а также сократить перебои в работе флота, вызванные недостатком топлива.

Следует отметить, что последующая практика сжигания корфского угля показала, что ввиду своей низкой теплоты сгорания он с трудом обеспечивал поддержание давления пара в котлах «на марке», особенно в штормовых условиях. Это приводило к тому, что машины пароводяных не могли развить полной мощности. Несмотря на самоотверженный труд кочегаров у раскаленных топок, скорость хода судов снижалась до 20—22 миль за вахту (5—5,5 узлов), они не выгребали против ветра и волн, теряли управляемость и часто оказывались в критическом положении.

Повысить качество добывавшегося в Корфе угля можно было его обогащением. Сортировка и брикетирование позволяли повысить теплоту сгорания на 60 % (до 31 425 кДж/кг [7]). Для этого на коях следовало пустить фабрику по производству угольных брикетов.

С учетом успешных результатов испытаний, 10 сентября 1930 г. дирекция АКО решило построить несколько катеров для Анадыря, Корфа и Усть-Камчатска. С учетом наличия местного угля, их предполагалось оборудовать паровыми машинами [5, л. 24 об.—26 об.].

В 1930 г. предполагалось дальнейшее расширение состава транспортного флота АКО, в том числе — за счет приобретения рефрижераторных судов (шхуны и парохода). В плане капитального строительства из общей суммы расходов на транспортный и промысловый флот, равной 8 514,8 тыс. руб., для покупки рефрижераторов выделялся 1 млн руб. в инвалюте [5, л. 106].

Приобретенные за границей пароходы начали прибывать в середине 1930 г.: в конце лета в Петропавловск пришел «Орочон», во Владивосток — «Коряк» и «Гиляк».

Осенью 1930 г. во Владивостоке был создан Кработорест. В его состав вошли суда, ранее принадлежавшие Дальгосрыбтресту и АКО. Кроме этого, к Кработоресту отошел крабоконсервный завод АКО, рас-

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

положенный на о. Птичий. В связи с тем, что к летнему сезону 1931 г. было необходимо обеспечить работу восьми плавучих крболовов, было решено «...немедленно приступить к оборудованию во Владивостоке трех крболовов, для чего передать крбсектору пароходы «Орочон», «Ительмен» и «Гиляк» [6, л. 9]. Однако в действительности вместо «Орочона» и «Ительмена» в состав Кработреста вошли другие суда: «Камчатка», «Ламут», «Юкагир» и «Тунгус».

Работа транспортного флота в 1930 г. сопровождалась аварийностью и даже гибелью судов: получил повреждения пароход «Тунгус» и погиб в результате пожара теплоход «Охотск». Последнее судно предполагалось переоборудовать для доставки пресной воды для крболовов из бухты Нагаева.

В 1931 г., после передачи ряда судов Кработресту, транспортный флот АКО состоял всего из пяти судов: пароходов «Эскимос», «Якут», «Орочон», «Ительмен» и парусно-моторной шхуны «Чукотка». Шхуна погибла во льдах Чукотского моря на пути к о. Врангеля 1 августа этого же года.

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

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

Обслуживание погрузо-разгрузочных работ производилось при помощи рейдового и речного флота, находившегося в распоряжении управления транспорта и связи. Его работой руководили агентства, расположенные в Петропавловске и Усть-Камчатске. В 1931 г. рейдовый флот АКО полностью не обеспечивал потребности транспортного флота и речных перевозок.

Директор-распорядитель АКО Б. И. Гольдберг 12 февраля 1931 г. подписал постановление о работе управления транспорта и связи. В нем, в частности, говорилось: «...считать недопустимым, что никто из управления никогда не осматривает пароходов ни по прибытии, ни до отхода, что никем не устанавливается степень необходимости хозяйственных ремонтов. Принять самые срочные меры к изжитию в дальнейшем подобных явлений, граничащих с преступной небрежностью» [5, л. 84].

По окончании навигации 1931 г. управление транспорта и связи констатировало плохое техническое состояние флота. Работа в тяже-

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

лых льдах привела к тому, что пароход «Якут» получил пробоину и нуждался в постановке в док, в котором работы могли быть завершены в течение трех недель. Пароход «Эскимос» во время выполнения одного из рейсов потерял якорь, а «Орочон» требовал капитального ремонта, хотя незадолго до этого прошел докование. «Ительмен» нуждался в замене нескольких листов обшивки в носовой части.

Следует отметить, что понятие «окончание навигации» для пароходов АКО было достаточно условным, так как они работали на побережье и в зимние месяцы в тяжелых льдах, в то время как суда СТФ в конце октября обычно возвращались во Владивосток.

«Причины плохого состояния наших пароходов по механизмам заключаются в частой сменяемости механиков, в большинстве случаев механики за неимением кадров малоквалифицированны. Кроме этого, это объясняется тем, что управление транспорта и связи имело недостаточную связь с Дальзаводом, со стороны последнего была вредительская задержка и отказ от ремонта судов. Кроме того, наши пароходы грузились не нашими средствами, а Совторгфлотом» [8, л. 87].

Существенной причиной, снижавшей эффективность работы флота, было отсутствие в Петропавловском порту судоремонтной мастерской. Это заставляло обращаться за услугами к владивостокскому Дальзаводу, перегруженному заказами, и терять много времени и средств. Строительство мастерской в 1931 г. продолжалось, однако из планировавшихся 200 тыс. руб. к 1 ноября было освоено всего 31,7 тыс., то есть 15,8 % [9, л. 12—13].

На заседании Окрисполкома, состоявшемся 9 февраля 1932 г., говорилось о неблагоприятном положении в области работы морского транспорта. Так, СТФ выполнил план перевозок 1931 г. только на 53 % и имел простои судов, достигавшие 58 суток [7, л. 106]. Аналогичное положение было и у АКО.

Причиной, снижавшей оборачиваемость судов, помимо тяжелых метеословий на камчатском побережье в весенний и осенний периоды, являлись низкие темпы погрузо-разгрузочных работ. Ускорить их, по мнению Б. И. Гольдберга, можно было следующими мерами: «...нужно, чтобы пароходы, отправляющиеся на западное побережье, имели на своем борту артельные команды грузчиков, чтобы не отрывать рыболовецкие силы от их основной работы. До сего дня пароходы не имели ни одной команды грузчиков, ни одной артели... Кроме того, нельзя посылать пароходы туда, где нет бухт. Приходится забрасывать груз плавсредствами, которые все на учете во время рунного хода рыбы». Гольдберг предлагал доставлять плавсредства, необходимые для выполнения грузовых операций, на борту приходящих в ком-

бинаты пароходов [10, л. 118]. (Аналогичным образом разгружал суда на Камчатке еще в 1880-х гг. купец А. Ф. Филиппеус).

В 1932 г. АКО планировало перевезти пароходами 59.800 т различных грузов. Численность морского транспортного флота в этом году не изменилась. В состав маломерного флота в течение года вступили более 20 новых катеров, 8 барж и 10 кунгасов.

24 июля 1932 г. дирекция АКО рассматривала вопрос о строительстве в Корфе обогатительной фабрики для переработки местного угля. Предполагалось наладить производство угольных брикетов, сферой использования которых мог стать морской флот. Брикеты должны были выпускаться в ненавигационный период, а затем складироваться [11, л. 119 об.]. Особое внимание следовало уделить работе рейдового и речного флота по обеспечению перевозок угля из Корфа и по р. Камчатке.

До конца 1932 г. порт в Петропавловске являлся подразделением владивостокского торгового порта. В 1932 г. его начальником являлся А. А. Крупович [12, л. 109]. 1 января 1933 г. порт вначале перешел в непосредственное подчинение ЦУводпорта, а 1 июля 1933 г. — в распоряжение АКО. Он был объединен с морским управлением. Новая структура получила название «Управление транспорта, связи и портов». Она располагала флотом, состоявшим из четырех пароходов: «Орочон», «Ительмен», «Эскимос» и «Якут» общей грузоподъемностью 16 600 т.

Увеличение численности флота предполагалось осуществить за счет приобретения новых судов. 29 июля 1933 г. дирекция АКО рассматривала вопрос о назначении комиссии для осмотра парохода «Молот». Это судно оказалось непригодным для плавания в ледовых условиях, и от него решили отказаться. Дирекция АКО решила обратиться в Наркомснаб с «просьбой добиться перед Наркомводом распоряжения передаче нам парохода «Ола», специально приспособленного к плаванию на Камчатке, имеющему специальные приспособления» [13, л. 27]. Однако изменения состава морского флота в 1933 г. не произошло, он по-прежнему состоял из четырех судов.

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

В 1934 г. для нужд АКО на Камчатку требовалось завезти 250 000 т различных грузов. Управление порта и транспорта должно было переработать 104 000 т, то есть 41,6 % этого объема [14, л. 2].

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В соответствии с проектом постановления Совета Народных Комиссаров СССР (СНК СССР) в 1934 г. предполагалось передать из наркомата водного транспорта (Наркомвода) в АКО четыре морских парохода: по два сухогруза и лесовоза грузоподъемностью по 5 000 т и 2 500 т соответственно. Фактически же в 1934 г. АКО получило в свое распоряжение пароход СТФ «Колыма» и пять паровых траулеров.

Ветеран российского Добровольного флота пароход «Колыма», построенный в Норвегии в 1906 г., с 1911 по 1932 гг. семнадцать раз принимал участие в полярных рейсах. Несмотря на почтенный возраст судна, его корпус и машина находились в хорошем состоянии. Замены требовали котлы и спардечная палуба. «Колыма» прибыла в АКО 20 июля 1934 г. Временно до конца навигации на ней оставался прежний экипаж СТФ, часть которого позднее влилась в коллектив АКО. Чистая грузоподъемность «Колымы» составляла 1 200 т.

Построенные в 1929—1930 гг. паровые траулеры «Дальневосточник», «Блюхер», «Буревестник», «Восток» и «Палтус», имели удовлетворительное техническое состояние. Ранее они принадлежали закрытому владивостокскому Тралтресту. Первые годы в составе АКО траулеры не использовались по прямому назначению (как промысловые), выполняя функции транспортов или ледоколов, а также административно-разъездных судов. Так, в соответствии с приказом № 111 от 29 марта 1935 г. «Дальневосточник» с 1 апреля до конца года выделялся в распоряжение начальника АКО [15, л. 57 а].

Ненормальность такого положения понимали многие моряки. Помощник капитана «Дальневосточника» по политической части А. А. Беляков 10 октября 1935 г. докладывал руководству о том, что он считает «неправильным существующее отношение к траулеру со стороны АКО». Использование судна как ледокола во Владивостоке зимой 1934/1935 гг. привело к повреждению его корпуса и поломке лопастей, повлекшей за собой снижение скорости хода на 2—3 узла. Траулер являлся своеобразным резервом комсостава для крупных судов, в результате чего текучесть штурманов и механиков на нем была особенно велика, а их должности зачастую замещали матросы и машинисты. По распоряжению начальника АКО, зимой 1935/1936 гг. трюмы траулера предполагалось переделать под каюты для пассажиров. «Траулер, как судно специального назначения для лова рыбы, разрушается и использованием его не по назначению, и переделкой по прихоти администрации АКО... Невольно становимся пособниками разрушения траулера» — констатировал Беляков [16, л. 37].

К концу 1934 г. морской флот АКО включал пять пароходов и пять траулеров общей грузоподъемностью 18.580 т. Численность их экипа-

жей составляла 448 чел. На 1 ноября 1934 г. он выполнил план грузо-перевозок на 89,7 % [14, л. 2]. Еще через месяц его пароходы имели следующие показатели выполнения плана: «Орочон» — 94, «Ительмен» — 131, «Эскимос» — 81, «Якут» — 58 %. Невыполнение объяснялось поздним окончанием ремонта судов на Дальзаводе. Управление порта и транспорта АКО полагало, что работу судов следует считать с момента их выхода из ремонта, то есть по результатам выполнения рейсовых заданий. С учетом этого, по расчетам управления, выполнение рейсовых планов четырьмя основными снабженцами («Ительменом», «Орочоном», «Эскимосом» и «Якутом») составляло для каждого из них не менее 100 % [14, л. 5].

Окончательно выполнение плана грузоперевозок за 1934 г. по отдельным судам выразилось так: «Эскимос» — 104, «Ительмен» — 102, «Орочон» — 93, «Якут» — 70, «Колыма» — 111, «Буревестник» — 160, «Блюхер» — 150, «Восток» — 148, «Дальневосточник» — 130, «Палтус» — 122 % [17, л. 2]. Внимания заслуживает тот факт, что малотоннажные (каботажные) суда значительно перевыполнили рейсовые задания. Это обстоятельство свидетельствовало о том, что мобильность малого флота в камчатских условиях оказалась значительно выше, чем пароходов грузоподъемностью 3 500—5 000 т.

Общее количество перевезенного судами АКО груза в 1934 г. составило 92 211,6 т против плановых 104 000 т [14, л. 2].

Суммарные годовые простои судов во Владивостоке, вызванные отсутствием груза и затяжкой ремонта, в 1934 г. достигали месяца и более («Эскимос» — 30 суток, «Ительмен» — 45). В ноябре все траулеры, кроме «Блюхера», ушли во Владивосток на ремонт. Их дальнейшее плавание в условиях Камчатки считалось в зимний период опасным [14, л. 7].

В 1934 г. на судах АКО появилась новая должность. Приказом по НКПС СССР № 1210 от 29 апреля 1934 г. вводился институт помощников капитана по политической части (помполитов). «Для освоения новейшей техники морского лова на судах рыбной промышленности, создания на рыболовецких судах военной дисциплины и воспитания образцового советского моряка, обеспечивающее выполнение производственных планов, создается институт помощников капитана по политической части...» При АКО с целью обеспечения политическим руководством основных производственных подразделений, в том числе и морского флота, организовывался политсектор [18, л. 11]. Он начал свою деятельность 6 июля 1934 г. Его центральный аппарат размещался в Петропавловске и первоначально состоял из 10 чел. Возглавил политсектор А. Р. Орлинский [19, л. 3].

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

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

Развитие рыбной промышленности Камчатки в 1930-х гг. в значительной степени сдерживалось отсутствием береговых и плавучих рефрижераторных мощностей. В ходе разработки второго пятилетнего плана АКО (1933—1937 гг.) предполагало приобрести два плавучих рефрижератора и шесть шхун-морозилок [11, л. 128 об.]. Совещание директоров АКО, состоявшееся 11 августа 1933 г., постановило «обязательно предусмотреть в 1934/35 г. приобретение двух плавучих мороз-рефрижераторов» [13, л. 21]. Упомянувшимся выше проектом постановления СНК СССР предполагалось в течение 4 квартала 1934 г. передать АКО рефрижераторы, работавшие в Черном море, — «Кубань», «Волга», «Днестр» и «Нева» [20, л. 8, 11].

Эти суда, строившиеся в 1931—1932 гг. на Адмиралтейском заводе в Ленинграде, имели дедвейт 3 904 т и чистую валовую вместимость 1 777 рег. т. Рефрижераторы длиной 102,9, шириной 14,8 и осадкой 7,6 м были оборудованы дизельными энергетическими установками с двигателями фирмы «MAN» типа 6KZ 60/100, развивавшими мощность 1550 кВт. Суда имели по четыре трюма с воздушным охлаждением. В АКО они так и не поступили, так как вошли в состав базировавшегося во Владивостоке «Востокрыбхолодфлота», став первыми дальневосточными транспортными рефрижераторами.

В 1935 г. на Камчатку необходимо было доставить для нужд АКО уже 300 000 т различных грузов и вывезти 78 000 т рыбопродукции. Кроме этого, каботажными перевозками с восточного побережья следовало перебросить еще 73 000 т угля и леса. Имеющимися крупными судами, докладывал в Москву начальник АКО И. А. Адамович, можно было доставить не более 85 000 т или 22 %. Еще сложнее обстояло

дело с каботажем. Каботажная группа в составе парохода «Колыма» и траулеров могла перевезти всего 8 700 т, то есть 12 % потребности.

По мнению Адамовича, «эти цифры с достаточной полнотой свидетельствуют о необходимости коренного изменения положения с транспортом... Основным условием работы транспорта мы ставим приобретение в 1935 г. четырех морских пароходов: двух по 5 000 т, стоимостью 6 200 тыс. руб., и двух пароходов-лесовозов по 3 400 тыс. руб.» [19, л. 28].

В 1935 г. по отраслевым хозяйствам АКО был утвержден следующий объем капиталовложений [20, л. 5—6]:

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

На выделенную сумму за границей были приобретены несколько транспортов, которые начали прибывать на Камчатку в сентябре 1935 г. Первым пришел «Кижуч» (капитан И. П. Греченков), затем 12 сентября — «Чавыча» под командованием А. И. Щетиной, 10 октября — «Сима».

«Кижуч» вскоре был передан в распоряжение Северного Приморского треста. 9 ноября 1935 г. он ушел из Петропавловска к новому месту назначения.

Кроме транспортов, АКО получило судно специального назначения — паровой спасательный буксир «Кит», построенный в Германии в 1921 г. Буксир имел машину мощностью 770 кВт, его экипаж насчитывал 28 чел. «Кит» прибыл в Петропавловск 18 сентября 1935 г.

В приказе народного комиссариата пищевой промышленности СССР (НКПП СССР), пришедшего на смену НКПС СССР, № 1372 от 31 июля 1935 г., подписанном наркомом А. И. Микояном, отмечалось, что приобретение новых судов прошло успешно. «Командированный за границу для участия в отборе и приемке судов для рыбной промышленности Дальнего Востока капитан АКО т. Бессмертный Евгений Дмитриевич успешно выполнил возложенную на него работу по ремонту и приемке трех судов «Сима», «Чавыча», «Большой Шантар». Пароходы прибыли в Одессу в хорошем состоянии и не требовали ремонта для дальнейшего следования на Дальний Восток. Объявляю т. Бессмертному благодарность и премирую его фотоаппаратом системы «Лейка» [21, л. 169].

Показатели работы АКОфлота на 1935 г. были установлены приказом дирекции АКО № 195 от 11 мая, табл. 2.

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Таблица 2

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

Средняя себестоимость перевозки 1 т груза составляла: при доставке на Камчатку с материка — 51 руб.; при каботажных перевозках — 94 руб. Себестоимость и отпускная стоимость одних суток эксплуатации судов на 1935 г., руб., приведены в табл. 3.

Таблица 3

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

На ремонт флота в 1935 г. отпускалось всего 400 тыс. руб. Заработная плата экипажей, общая численность которых в середине года составляла 405 чел., определялась в 2 461,8 тыс. руб. На содержание владивостокского морского транспортного агентства, насчитывавшего 20 чел., и механических мастерских выделялось 180 тыс. руб. [15, л. 122—123].

Условия, в которых на судах АКО работали моряки и находились пассажиры, были тяжелыми. Рефрижераторные установки имелись не на всех пароходах, поэтому продукты были в основном сухими и консервированными (мороженое мясо заменялось солониной). Некоторые суда возили с собой «живые консервы» — свиней и бычков. Пищу удавалось разнообразить свежими продуктами, добываемыми на побережье так называемым «самоснабжением», — рыбой, олениной, черемшой, ягодами, плодами шиповника. Для этого на берег отправлялись «десанты» из моряков.

Отпускавшаяся на питание экипажа сумма в 100 руб. на человека в месяц оказалась недостаточной уже в 1934 г. Для сравнения: стоимость 1 кг картофеля в Петропавловске осенью 1935 г. составляла

2 руб. 20 коп. Пересмотра установленных норм снабжения требовало большинство экипажей. В октябре 1935 г. помполит «Чавычи» А. И. Поздняков докладывал политсектору АКО: «... имеется большое неудовольствие на плохое питание. Три блюда совершенно не бывает. Снабжение продуктами со стороны порта недостаточное. Мясо совершенно не получаем. Противощинготных продуктов (лук, чеснок) не имеем. Улучшить питание из расчета 100 руб. не представляется возможным... Имейте свое подсобное хозяйство: пять свиней и один бычок» [16, л. 52]. К 1936 г. сумма «столовых» была увеличена до 130 руб., но этого тоже было недостаточно.

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

Отсутствие промежуточных угольных станций на побережье вынуждало грузить на пароходы, выходившие из Владивостока, запасы угля, значительно превышавшие расчетные. Часть угля размещалась в грузовых трюмах и, по мере расходования основного запаса, должна была перегружаться из трюмов в бункеры. Для этого на судах объявлялись угольные авралы.

Разгрузка пароходов осуществлялась находящимися на борту бригадами грузчиков численностью 20—30 чел. и плавсредствами (катерами и кунгасами), использовавшимися для доставки грузов к берегу. Руководство погрузо-разгрузочными работами и оформление документации осуществляли начальник снабженческой экспедиции и судовой бухгалтер. В некоторых случаях к выгрузке привлекались едущие на судах пассажиры.

Перевозка пассажиров осуществлялась в каютах («классных местах») и твиндеках. В последних ехала основная масса людей, размещавшихся на многоярусных нарах. Численность пассажиров могла превышать 1 000 чел. Для их питания организовывались специальные кухни. Ввиду малой мощности судовых электростанций освещение твиндеков часто производилось керосиновыми лампами, что было небезопасно для людей. Так как многие пассажиры следовали на Камчатку семьями, то на судах находилось много детей. Для них силами ехавших педагогов организовывались своеобразные «детские сады».

Тяжелые условия, в которых находились пассажиры, весьма красочно характеризовались в докладе помполита парохода «Эскимос» В. П. Огнева начальнику политсектора АКО, в котором приводились следующие факты. Во время посадки во Владивостоке 9—10 апреля

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

1936 г. из-за плохого учета на борту парохода «Эскимос» оказалось 1 108 чел. вместо ожидаемых 800. Это привело к невероятной скученности людей в трюмах. Для размещения такого количества пассажиров пришлось строить в просветах между стоявшими нарами и других свободных пространствах дополнительные спальные места.

Несвоевременная дезинфекция привела к тому, что при качке судна во время ненастной погоды в трюмах появились следы газа (хлорпикрина), которым осуществлялась санобработка. Пассажиры вынуждены были несколько раз покидать трюмы. Их возмущению не было предела, «большинство озлобленных этим явлением... заявляли прямо, «что здесь хотят нас уморить» и что «дальше Петропавловска не поедут».

В пути на судне были зарегистрированы два случая заболевания сыпным тифом; одну семью из четырех человек высадили обратно во Владивостоке, другую пришлось везти с собой. Имелись случаи и других эпидемических заболеваний, таких как скарлатина, грипп, чесотка, свинка. Всего заболело 44 чел. За одиннадцать суток рейса в море похоронили шестерых малолетних детей, умерших от скарлатины. Дело не дошло до полной катастрофы только благодаря хорошей погоде, предотвратившей задержку судна в пути [22, л. 1—3].

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

2 сентября 1935 г. в Пенжино потерпела аварию «Колыма». При заходе в реку сильным отливным течением ее выбросило на мель. Корпус «Колымы» повреждений не получил, но начавшимся приливом его развернуло на месте, в результате чего оказались сломанными пята руля и рудерпост, а также погнуто перо руля. Судно осталось без рулевого управления. Ему на помощь из Петропавловска вышел траулер «Восток», отбуксировавший «Колыму» в б. Нагаева. Здесь установили временный руль, после чего на буксире «Востока» она последовала в Петропавловск. На переходе в Охотском море суда попали в жестокий шторм, сломавший временный руль и разорвавший буксирные концы. Более суток «Колыма» без хода и управления дрейфовала по направлению к берегу, пока ее снова не взяли на буксир [16, л. 63].

Ряд ошибок совершил исполнявший с 6 октября 1935 г. обязанности капитана парохода «Чавыча» Н. М. Остапук. 23 октября в 16:00 «Чавыча» села на мель в ковше Петропавловского порта, где простояла до утра следующего дня, пока не была снята буксиром «Кит». Убыток от этого происшествия составил 2 967,4 руб.

29 октября в 7:30 во время отхода от пирса «Чавыча» повредила его, навалившись кормой на левый угол. В результате этого от пирса отвалился куст из четырех свай. Убыток от повреждения составил 100 тыс. руб.

Во время рейса по западному побережью, 6 ноября на рейде Микояновска из-за недосмотра администрации парохода был затоплен катер «КИМ», стоявший на бакштове по корме «Чавычи». Поднявшимся волнением у него выбило лючину в моторном отделении, в результате чего катер затонул. Здесь убыток достиг 5 300 руб.

Наконец, каплей, переполнившей чашу терпения руководства АКО, стала обнаруженная 22 января 1936 г. порча груза в четвертом трюме. Из-за трещины в балластном танке в льяла трюма попала пресная вода. Ее поступление в трюм длилось столь продолжительное время, что лежавший внизу сахар был полностью растворен. Пострадали и другие грузы. «Причиной подмочки груза послужило полное отсутствие со стороны командования судна наблюдения за подъемом воды в льялах». В результате расследования указанных происшествий было принято решение уволить капитана «из системы АКО без права поступления на суда АКО» [23, л. 113—113 об.].

Выполнявший снабженческий рейс по пунктам западного побережья пароход «Эскимос» в условиях тяжелой осенне-зимней навигации выполнил план за 106 дней. За это начальник АКО премировал капитана Барботько, помполита Огнева, начальника снабженческой экспедиции Бойко и старшего механика Вистина суммами по 750 руб. каждому. Еще 4000 руб. выделялось для премирования команды [15, л. 242]. Газета политотдела порта и транспорта АКО «Камчатский моряк» в октябре 1935 г. в заметке «Вести с пароходов» сообщала: «23 октября. Выгрузку парохода «Эскимос» в Озерной, Каменском, Парене закончили... Не обошлось без повреждений — потерял правый якорь с канатом, сломана стрела третьего трюма» [24, л. 55].

Рыбопромысловые суда, принадлежавшие государственным трестам и колхозам, до середины 1930-х гг. имели разнообразные флаги и вымпелы. Приказ НКПП СССР № 1445 от 8 августа 1935 г. устанавливал единый порядок их ношения. Вымпелы государственной рыбной промышленности должны были подниматься на всех судах, принадлежащих трестам, моторыбоцентру и колхозной системе. Суда, имевшие свидетельства на право плавания под флагом СССР, должны были нести его на кормовом флагштоке, гафеле или грот-мачте с 8 часов утра до захода солнца [25, л. 53].

Немногим ранее, 20 июля 1935 г., приказом № 1307 для старшего руководящего состава рыбокомбинатов и плавсостава промыслового и

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

транспортного флота вводилось обязательное ношение форменной одежды и нарукавных знаков отличия. Правила ношения формы устанавливались приказом по Главному управлению рыбной и морской зверобойной промышленности НКПП СССР (Главрыбе) [26, л. 51].

Во исполнение этих приказов начальник АКО 22 октября и 10 ноября 1935 г. издал распоряжения, предписывавшие начальникам рыбного управления и управления транспорта Торопову и Плехову в месячный срок ввести единообразную форму одежды, флаги и вымпелы в подчиненных им управлениях, на судах, на рыбокомбинатах, ключевском лесокомбинате и корфских копиях [15, л. 194].

В сентябре 1935 г. Главрыба утвердила еще ряд документов, регламентирующих организацию службы на подчиненных ей судах:

- Правила присвоения наименований судам;
- Правила об окраске судов;
- Положение о документах для судов;
- Устав внутренней службы для предприятий флота;
- Положение о найме и увольнении капитанов, старших механиков и работников берегового состава управления флота;
- Положение о паспортизации судов и об учете флота;
- Порядок расследования аварий на флоте;
- Инструкцию о порядке и местах отбывания ареста, наложенного в соответствии с дисциплинарным уставом.

Последний любопытный документ учреждал гауптвахты, которые передавались в ведение местных военных комендантов. Арестованные за различные проступки должны были самостоятельно прибывать на гауптвахту в срок, указанный в приказе об аресте. Питался наказанный за свой счет [27, л. 26—33].

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

К концу 1935 г. морской транспортный флот АКО включал двенадцать судов с чистой грузоподъемностью 25 752 т, имевших 271 пассажирских места [28, л. 92, 128, 147—148; 29, л. 15], табл. 4.

Таблица 4

Судно	Дедвейт, т	Грузоподъемность, т	Пассажи-ров, чел.	Капитан
1. «Ительмен»	6 695	5 000	47	Арсентьев
2. «Орочон»	6 799	5 100	70	Александров
3. «Эскимос»	4 952	3 400	24	Барботько
4. «Якут»	4 400	3 100	61	Кириллов

Судно	Дедвейт, т	Грузоподъем- ность, т	Пассажи- ров, чел.	Капитан
5. «Колыма»	1 640	1 200	18	Зеленский
6. «Чавыча»	5 600	3 500	—	Щетинина
7. «Сима»	5 600	3 500	6	Бессмертный
8. «Кит»	453	150	—	Оводовский
9. «Восток»	550	200	4	Якимов
10. «Буревестник»	544	202	4	Глинский
11. «Блюхер»	543	188	4	Симон
12. «Дальневосточник»	431	212	33	Иванов
Всего:	38 207	25 752	271	

В течение 1935 г. на судах было занято 472 чел. [30, л. 156—161].

План грузоперевозок 1935 г. флот АКО не выполнил. Он переработал 99 186 т или 87,7 % планового задания. Одной из причин этого стало отвлечение ряда судов для выполнения других работ, большие простои, а также авария «Колымы».

Траулер «Дальневосточник» использовался как разъездное судно, траулер «Блюхер» в феврале вошел в состав Дальморзверьтреста. Пароход «Ительмен» с августа по ноябрь находился в чартере у Главного управления Севморпути. Он выполнял снабженческий рейс по восточной части анадырско-чукотского побережья. Из-за хаотической погрузки судна и неоднократных выходов из строя приданного ему катера рейс был выполнен с опозданием на 25 суток [16, л. 53].

23 января 1935 г. приказом начальника АКО № 756 все суда, принадлежащие АКО, делились в зависимости от грузоместности, численности экипажа и мощности главных механизмов на различные группы. Это деление было позаимствовано у Дальневосточного морского пароходства (ДВМП).

В 1936 г. в соответствии с ведомостью, составленной в конце декабря 1935 г. управлением морского транспорта и порта, штат личного состава морского флота АКО должен был возрасти до 546 чел. Новый штат предназначался для обслуживания 14 судов. Третью группу образовывали траулеры «Блюхер», «Восток», «Буревестник», «Дальневосточник» и спасательный буксир «Кит». Пятая состояла из пароходов «Якут», «Колыма» и «Эскимос», шестая включала пароходы «Ительмен», «Чавыча», «Орочон» и «Сима».

Штатное расписание составлялось с учетом того, что во втором полугодии 1936 г. флот должен был пополниться двумя теплоходами (танкером и рефрижератором), отнесенными к шестой группе [15, л. 222]. Однако на деле танкер был получен только в 1937 г., а собственные рефрижераторные суда на Камчатке появились после Великой Отечественной войны.

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В середине марта 1936 г. А. И. Микоян подписал приказ № 586 «О плане АКО на 1936 г.», в котором он отмечал «крайне неудовлетворительную эксплуатацию собственного транспортного флота АКО (простой, недогруз, неправильное направление по пунктам разгрузки и погрузки)». Нарком обязывал начальника АКО взять в 1936 г. «работу транспортного флота под свое личное наблюдение и обеспечить обязательное выполнение установленных планом перевозок в 165.000 т» [31, л. 78].

15 апреля 1936 г., с началом новой навигации, были утверждены плановые показатели работы морского флота АКО на 1936 г., заметно отличавшиеся от тех, которые устанавливал НКПП СССР, табл. 5.

Таблица 5

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

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

Основные показатели, характеризовавшие работу транспортных судов в 1936 г., приведены в табл. 6.

Таблица 6

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

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

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Основные технико-эксплуатационные характеристики транспортов АКО приведены в табл. 7.

Таблица 7

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

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

Состав морского транспортного флота АКО в 1936 г. вновь изменился: траулер «Дальневосточник» вошел в состав образованной в январе этого года базы активного опытного лова (БАОЛ). Создание БАОЛа явилось заметной вехой на пути освоения камчатскими рыбаками активного лова рыбы в открытом море. Задача по организации этого способа добычи была поставлена перед АКО в 1935 г. Она стала еще одним шагом по вытеснению японских рыбопромышленников из советских вод.

Суммарная грузоподъемность транспортных судов АКО в 1936 г. (без «Дальневосточника») составляла 25 412 т, они одновременно могли принять 204 каютных пассажира.

Нормы расхода угля, приведенные в табл. 7, устанавливались из расчета отопления котлов качественным сахалинским или сучанским

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

углем. С целью уточнения утвержденных норм расхода угля и смазочного масла управлению транспорта рекомендовалось провести нормировочные испытания энергетических установок судов. Этим на флоте было положено начало теплотехнической работы.

В 1936 г. самые большие суда — «Ительмен», «Орочон», «Сима», «Чавыча» — числились в шестой группе; пятую группу образовывали «Эскимос», «Якут» и «Колыма»; третья группа состояла из траулеров и спасательного буксира «Кит».

Командному составу и членам экипажей оклады устанавливались в зависимости от того, к какой группе было отнесено судно, табл. 8.

Таблица 8

Должность	Оклад, руб.		
	6-я группа	5-я группа	3-я группа
Капитан	750	700	600
Старший механик	675	625	575
Второй механик	515	476	435
Третий механик	400	380	345
Четвертый механик	320	315	—
Машинист 1 класса	230	230	230
Машинист 2 класса	200	100	200
Кочегар 1 класса	210	210	210
Кочегар 2 класса	170	170	170

Кроме основных окладов, приведенных в табл. 8, плавсоставу выплачивались десятипроцентные надбавки за выслугу лет (не менее шести месяцев в камчатских водах) и пятидесятипроцентная надбавка за плавание севернее 40° северной широты. Льготы Мурмана, установленные постановлением ЦИК и СНК СССР (о надбавках), на Камчатку стали распространяться с 1933 г. [13, л. 13].

В случае перевыполнения рейсовых заданий экипажам устанавливались премиальные «тонно-мильные» выплаты в размере 20—40 % основного оклада по занимаемой должности. В зарплату не входили дополнительные «столовые» суммы. Отдельным капитанам и старшим механикам устанавливались персональные выплаты (квартирные, добавочные и представительские), не распространявшиеся на замещавших их лиц, табл. 9.

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

Средняя себестоимость перевозки тонны груза с материка на Камчатку и обратно в 1935 г. составляла 53,2 руб., а стоимость каботаж-

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

ных перевозок была в 2,07 раза выше и достигала 110,34 руб. Аналогичные тарифы были сохранены и на 1936 г.

Таблица 9

Лицо (судно)	Месячные персональные выплаты, руб.		
	квартирные	добавочные	представительские
Капитаны			
Александров («Орочон»)	150	150	100
Арсеньев («Ительмен»)	150	150	100
Барботько («Эскимос»)	100	100	100
Бессмертных «Сима»)	150	150	100
Щетинина («Чавыча»)	150	150	100
Кириллов («Якут»)	100	100	100
Зелинский («Колыма»)	100	100	75
Старшие механики			
Зепп («Орочон»)	150	150	—
Вистин («Эскимос»)	100	100	—
Рожков («Сима»)	150	150	—
Картузов («Чавыча»)	150	150	—

Стоимость одних эксплуатационных суток у пароходов АКО составляла: «Ительмен» — 4 300, «Орочон» — 4 704, «Якут» — 4 894 руб. Суда меньшего размера обходились дешевле. Так, спасательный буксир «Кит» стоил 2 994 руб. в сутки.

За навигацию 1936 г. планировалось получить прибыль от транспортных судов в размере 218 тыс. руб. [30, л. 160].

Имевшийся в распоряжении АКО собственный транспортный флот не покрывал потребностей быстро развивавшейся рыбной промышленности Камчатки. Общее количество добытой рыбы-сырца и морского зверя за 1931—1937 гг. приведено в табл. 10, составленной по данным Главкамчатрыбпрома.

Таблица 10

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

Как видно из таблицы, добыча за шесть лет возросла в 1,57 раза. За это же время суммарная грузоподъемность транспортных судов увеличилась 16 600 до 25 414 т, то есть в 1,53 раза. Несмотря на адекватный рост грузоподъемности флота, его мощностей по-прежнему не хватало. Это заставляло прибегать к использованию судов других ведомств. Главным партнером АКО, как и ранее, оставалась дальневосточная контора СТФ, преобразованная к этому времени в ДВМП.

В соответствии с постановлением СНК СССР, в апреле 1936 г. ДВМП должно было направить на Камчатку суда общей грузоподъемностью 35 000 т и перевезти 6000 чел. На переговорах с АКО ДВМП

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

предложило ему восемь пароходов суммарной грузоподъемностью только 26 200 т, то есть 75 % от потребности. Фактически же в апреле пришли шесть пароходов общей грузоподъемностью 16 500 т (47 %), доставившие 650 чел. (11 %).

АКО в апреле 1936 г. должно было перевезти 9 900 т. План перевозок судами АКОфлота и его выполнение показано в табл. 11.

Таблица 11

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

Как видно, перевыполнение плана составило 7 052 т, то есть на 171,3 % [32, л. 41—42].

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

Вывоз продукции с рыбокомбинатов камчатского побережья судами АКОфлота с 1 августа по 8 октября 1936 г. составил: «Якут» из Микояновска и Авачи — 166 т, «Чавыча» из Воровского, Крутогорова, Кихчика и Ичи — 2 911 т, «Сима» из Корфа и Кичиги — 2 790 т. Всего к 8 октября 1936 г. с обоих побережий было снято 25 569 т рыботоров [33, л. 187].

31 октября 1936 г. Адамович докладывал Микояну о ходе отгрузки рыбопродукции. Из вывезенных 59 945 т на долю ДВМП приходилось 32 415 т (54 %), АКОфлот — (39,6 %), Кработрест — 1 118 т (1,86 %) и иностранные суда — 2 696 т (4,54 %) [29, л. 51].

Сложные метеоусловия и короткий период осенней навигации приводили к тому, что вся заготовленная рыбопродукция полностью не

вывозилась. Ее переходящие остатки с прошлых и даже позапрошлых сезонов достигали десятков тысяч тонн. Хранение продукции на рыбокомбинатах вызывало частичную порчу и снижение сортности. Оно же порождало многочисленные разговоры о «вредительских заговорах».

Так, продукция 1934 г. к 1 января 1935 г. была вывезена всего на 51,8 %. Только в Крутогорове, Митоге и Большерецке осталось 10 912,4 т соленого лосося, сельди, трески и тука, а также 30 % заготовленной лососевой икры. Из-за отсутствия тары соленая рыба отправлялась россыпью [19, л. 35].

ДВМП должно было ежемесячно выделять в распоряжение АКО пароходы в соответствии с заключенным 31 марта 1936 г. между Наркомвотом и НКПП соглашением № 0126/440. Численность, названия и вместимость судов определялись не позднее 25-го числа месяца, предшествующего запланированным перевозкам. За каждые сутки простоя судов НКПП обязался выплачивать полную стоимость их содержания. АКО должно было организовать на рыбокомбинатах специальные бригады грузчиков в количестве 100—120 чел. для обеспечения круглосуточных погрузо-разгрузочных работ. Лебедчиков представляла администрация судов ДВГМП [31, л. 12].

Весной 1936 г. АКОфлот чуть не лишился одного из своих каботажных судов. Траулер «Буревестник», вышедший 8 мая из Петропавловска с 150 пассажирами и палубным грузом на западное побережье, попал во внезапно налетевший циклон силой в 11 баллов. Траулер накрыло сильной волной, в результате чего в кочегарку и машину попала вода. Она увлекла за собой уголь и шлак, вызвав засорение водоотливной системы. Через сальники баллера руля в жилые помещения на корме попала вода и разрушила их. Весь палубный груз смыло за борт. Вода залила среднюю топку котла, в результате чего возникла опасность его взрыва. Давление пара упало, вода подошла под мотыли главной машины, которая начала греться, из-за чего ее пришлось остановить. Судно осталось без хода и управления. Экипаж траулера показал прекрасную организованность и знание своего дела в борьбе со стихией. В течение суток команда и пассажиры отливали воду вручную ведрами. На следующий день шторм стих и 10 мая судно вернулось в Петропавловск [34, л. 210—216].

Летом 1936 г. произошла еще одна авария. Вечером 2 июля, следуя в плотном тумане из Владивостока на восточное побережье Камчатки, сел на камни возле о. Онекотан, принадлежавшего Японии, пароход «Сима». В спасательных операциях принимал участие пароход «Орочон», на который были пересажены пассажиры «Симы» и передана часть ее груза. Вечером 7 июля судно сошло с камней и последовало в

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Петропавловск. Полученные пробоины были заделаны цементом. В результате аварии корпус «Симы» получил серьезные повреждения и требовал докового ремонта [35, л. 7—9].

В августе 1936 г. ряд работников АКОфлота были награждены правительственными наградами. Приказ по АКО № 80 от 10 января 1937 г. гласил «... Капитан парохода «Чавыча» Щетинина А. И. командирован в Москву за получением ордена. Зам. нач. АКО Никитиных». 23 января 1937 г. приказом начальника АКО Торопова была объявлена телеграмма наркома пищевой промышленности А. И. Микояна: «Поздравляю Вас и всю команду с досрочным выполнением плана грузоперевозок 1936 г. Особенно отмечаю умелую, энергичную борьбу со стихией. За спасение советского парохода премирую капитана Щетинину двухмесячным окладом, комсостав парохода — полуторамесячным окладом, всю команду — месячным окладом. Микоян» [36, л. 20].

Слабым звеном в цепи мероприятий, обеспечивавших надежную работу флота, традиционно являлся судоремонт. Большинство судов АКОфлота имели возраст 15—17 лет, они работали в тяжелых ледовых условиях. Ввиду частой сменяемости экипажей и недостаточной квалификации персонала, пароходы эксплуатировались на износ. Недостаток ремонтной базы в Петропавловске (здесь действовала мало-мощная мастерская АКО; первая очередь судоверфи была сдана только в ноябре 1936 г.) заставлял выполнять основные ремонтные работы во Владивостоке. Загруженность владивостокских судоремонтных предприятий (Дальзавод, мастерские Кработреста) приводила к тому, что значительную долю работ выполнял судовой экипаж, а часть их приходилось сдавать организациям, не имевшим прямого отношения к судоремонту: мехмастерским Дальневосточного политехнического института и горжилуправления, базе нефтеснаба, частным лицам, жестяно-баночной фабрике.

Так, пароход «Колыма» встал в ремонт 7 декабря 1934 г. Первоначальный срок его окончания определялся к 1 марта 1935 г. Ремонт был разбит на два этапа. Первый заключался в разборке и сборке главной машины и лебедок, а также очистке и покраске корпуса и палубы. Он выполнялся экипажем и закончился досрочно на пять дней (выполнение норм выработки по машине составило 147 %, а по палубе — 150 %). Второй этап — работа Дальзавода и жестяно-баночной фабрики АКО — вызвал задержку судна почти на два месяца — до 28 апреля 1935 г. [16, л. 86].

Распыление работ между множеством исполнителей требовало четкой координации, которую естественно было бы возложить на ка-

питана и старшего механика как наиболее заинтересованных в результатах ремонта лиц. Однако по свидетельству помполита «Колымы», «роль капитана, «хозяина судна», была сведена на нет. Все договоры на работу, проводимые техчастью морлагентства, прошли мимо капитана. Словом, капитан не имел возможности своим действием ускорить ремонт. Больше того, в этот момент в судовой кассе не имелось ни копейки не только для расплаты с командой, но и для оплаты заготовки необходимых вещей. И только к концу ремонта ему было отпущено 3 000 руб.» [16, л. 86—87]. Подобное обезличивание капитанов наблюдалось при ремонте и других пароходов [37, л. 78]. Все это приводило к ухудшению качества ремонта и затяжке его сроков.

На протяжении 1935—1937 гг. руководящие органы пищевой промышленности неоднократно издавали директивы, в которых рыбопромышленным трестам предписывалось проведение мероприятий по повышению эффективности судоремонта.

В одном из документов (приказе по НКПП СССР № 1955 от 27 октября 1935 г. «О зимнем судоремонте флота государственной рыбной промышленности в 1935—36 гг.») отмечались недостатки в ходе приемки судов из ремонта в предшествующие периоды. «Приемка... часто производится судовой администрацией... без тщательной проверки качества производимых работ. Выявленные недочеты ремонта не фиксируются в актах, а иногда не устраняются... Капитаны, старшие механики (мотористы) до сих пор не являются еще подлинными хозяевами судов, не несут ответственности за сроки и качество ремонта и фактически самоустранились от работ по судоремонту...»

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

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

В 1936 г. в Петропавловском порту действовало четыре кружка техминимума с количеством слушателей 85 чел. Только на курсах мотористов, руководимых главным инженером порта М. Триумфовским,

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

числилось 30 чел. На судах АКО таких кружков (для рядового и командного состава) было уже 35, на них занималось 303 чел. [34, л. 76—85]. По прибытии судов в порт члены экипажей проходили квалификационные испытания. Командование судов АКОфлота отмечало недостаток технической литературы и отсутствие программ занятий для кружков техминимума комсостава, заставлявшее проводить учебу «кустарным способом».

Осенью 1935 г. НКПП СССР обязал управляющих рыбопромышленными трестами, к которым приравнивалось АКО, до 1 декабря 1935 г. организовать на каждом судоремонтном предприятии технический контроль качества и строгого выполнения сроков судоремонта. Группа технического контроля должна была включать группового механика и специалиста по корпусу. Экипажам следовало производить приемку отремонтированных судов при участии представителей управления АКОфлота и завода. Приемка должна была сопровождаться обязательной пробой главных и вспомогательных механизмов на ходу в течение не менее 12 часов. Результаты пробы фиксировались в особом акте [31, л. 41—47].

Документы руководящих органов рыбной промышленности зачастую регламентировали не только общие вопросы организации судоремонта, но даже объемы и сроки ремонтов конкретных судов отдельных судовладельцев. Так, в ноябре 1936 г. НКПП СССР определил меры, выполнение которых в течение 1937 г. должно было улучшить работу АКОфлота. В соответствии с ними, начальнику АКО Адамовичу предписывалось передать АКОфлоту управление Петропавловским портом, а также выполнить капитальный (с докованием) и средний ремонт принадлежащих ему судов.

Сроки проведения капитального ремонта, на который отпускалось 7000 тыс. руб., устанавливались следующими [38, л. 72]:

- пароход «Сима» — с 25.10.1936 по 25.1.1937 г.;
- траулер «Дальневосточник» — с 13.11.1936 г. по 15.01.1937 г.;
- пароход «Эскимос» — с 13.10.1937 г. по 19.02.1937 г.

Средний ремонт планировалось провести в период:

- пароход «Чавыча» — с 20.01.1937 г. по 29.03.1937 г.;
- пароход «Колыма» — с 01.12.1936 г. по 15.02.1937 г.;
- пароход «Орочон» — с 01.12.1936 г. по 01.02.1937 г.;
- траулер «Восток» — с 20.02.1936 г. по 01.04.1937 г.;
- пароход «Якут» — с 01.11.1936 г. по 15.03.1937 г.;
- буксир «Кит» — с 01.03.1937 г. по 10.04.1937 г.;
- пароход «Ительмен» — с 15.02.1937 г. по 05.04.1937 г.

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Жесткое администрирование являлось приметой времени, но по существу, оно вряд ли было уместно, — на местах такие частные вопросы можно было решать более оперативно. Как показала дальнейшая практика, централизованное управление судоремонтом значительного эффекта не дало.

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

В соответствии с приказом, для обеспечения качества ремонта учреждались должности особых надзирателей — механиков-контролеров по качеству. Их количество определялось из расчета одного на 50—100 рабочих. Контролеры подчинялись главным инженерам предприятий, то есть реальной самостоятельности они не имели [38, л. 23].

Этим же приказом вносились коррективы в ранее утвержденные сроки окончания ремонта судов АКО, продлевавшие их на 1—2 месяца. Неизменным осталось только время окончания работ на «Ките» и «Востоке».

В 1937 г. на развитие флота АКО НКПП СССР выделил 14 877 тыс. руб. [38, л. 73]. Распределение средств по основным статьям планировавшихся затрат, руб., приведено в табл. 12.

Таблица 12

Статья расходов	Всего		Рыбная про- мышленность		АКОФлот		АКОпорт	
	кол- во	сум- ма	кол- во	сум- ма	кол- во	сум- ма	кол- во	сум- ма
Приобретение судов	—	4320	—	—	—	4320	—	—
Буксирные катера	5	535	3	535	—	—	2	300
Катера	19	940	15	750	1	40	3	150
Кавасаки	40	800	40	800	—	—	—	—
Кунгасы	311	4660	300	4400	1	20	10	200
Разведчик	1	39	1	39	—	—	—	—
Баржи 100 т	4	280	—	—	—	—	4	280
Ремонт флота	—	2070	—	1250	—	820	—	—
Понтоны	4	160	—	—	—	—	4	160
Плавкран 50 т	1	150	—	—	—	—	1	150
Снабжение	—	923	—	—	—	923	—	—
Всего:	—	14.877	—	7514	—	6123	—	1240

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Приказом по НКПП № 586 от 13 марта 1936 г. АКО выделялось из заказанных в Японии плавсредств, поставка которых в СССР должна была осуществляться в 1937 г., 40 кавасаки, 15 катеров, три буксира, катер-разведчик и танкер [31, л. 78].

Танкер, получивший название «Максим Горький», пришел на Камчатку летом 1937 г. Он имел длину 59,6, ширину 10,9 и осадку с грузом 5,2 м. Его грузоподъемность составляла 1 200 т. Судно было оборудовано дизельной энергетической установкой мощностью 590 кВт, обеспечивавшей ему скорость полного хода 10,5 узлов.

Прибытие «Максима Горького» ознаменовало следующий этап в развитии морского транспортного флота АКО — он начал пополняться новыми, специально построенными судами.

Первые транспорты АКО («Охотск» и «Чукотка») имели энергетические установки (ЭУ) с двигателями внутреннего сгорания. В период с 1931 по 1936 гг. единственным типом ЭУ морских судов АКОфлота стали классические паровые машины тройного расширения и оборотные огнетрубные котлы, работавшие на твердом топливе. Машины развивали мощность 685—1 100 кВт и использовали пар с давлением 1,2—1,4 МПа. Энерговооруженность этих судов была невелика и не превышала 0,2—0,3 кВт на тонну водоизмещения.

Пароходы АКОфлота работали на Камчатке до начала 1970-х гг. Каждый из них прослужил более полувека.

Изменение численности транспортного флота АКО на протяжении первого этапа его развития (1928—1936 гг.) представлено в приложении 1. Основные эксплуатационные характеристики судов АКОфлота приведены в приложении 2.

3. РУКОВОДСТВО МОРСКИМ ФЛОТОМ АКО

АКО было создано 4 июля 1927 г. Первоначально его правление располагалось в Хабаровске. 1 октября 1927 г. главная контора Общества начала работу во Владивостоке. С 31 октября в ее составе действовал транспортно-складской отдел, занимавшийся транспортными операциями. 1 июля 1928 г. правление АКО было перенесено из Хабаровска во Владивосток. После появления у АКО в 1928 г. собственного флота, транспортно-складской отдел занимался обслуживанием судов и комплектовал их экипажами. В связи с ожидаемым расширением численности флота 15 октября 1928 г. во Владивостоке был учрежден морской отдел (морская контора).

В марте 1930 г. морская контора включала эксплуатационный и технический подотделы [5, л. 19—24 об.]. В середине 1930 г. правле-

ние АКО переехало в Петропавловск. Здесь во второй половине 1930 г. было создано управление транспорта и связи АКО.

Имевшиеся в распоряжении Общества в 1931—1933 гг. четыре парохода совершали рейсы, как правило, из Владивостока непосредственно на камчатское побережье без захода в Петропавловск. Руководство ими в это время осуществлялось владивостокской конторой АКО.

В 1933 г. в состав АКО вошел Петропавловский порт, а управление транспорта и связи в июне 1933 г. было преобразовано в управления транспорта, порта и связи.

В 1934 г. в связи с неудовлетворительным обслуживанием Камчатки судами СТФ в АКО были переданы пароход «Колыма» и пять траулеров. Одновременно на него возлагалось обеспечение каботажных перевозок внутри Камчатки. С этого момента руководство флотом было перенесено на Камчатку и поручено управлению АКО в Петропавловске. Однако здесь не оказалось аппарата, способного руководить работой возросшего количества судов. Тогда из управления Петропавловским портом при начальнике АКО было создано управление порта и водного транспорта. Его аппарат объединялся с портоуправлением и размещался в его здании. Новая структура находилась на полном хозяйственном расчете. Ее основными функциями стали разработка планов приобретения судов, устройство портов, заключение договоров на перевозки, оперативное управление морским и каботажным флотом, кадровая работа, организация судоремонта. В ведении управления порта и водного транспорта состояли [27, л. 21]:

- владивостокское морское и транспортное агентства;
- транспортное агентство в Усть-Камчатске;
- пароходы «Орочон», «Ительмен», «Якут» и «Эскимос»;
- каботажные суда «Колыма», «Восток» и «Буревестник»;
- приписанные к Петропавловскому порту пункты Озерная, Усть-Большерецк;
- рейдовые операции в Петропавловске и Усть-Камчатске.

Деятельность управления осложнялась отсутствием в порту технического оснащения, тяжелыми жилищно-бытовыми условиями моряков и портовиков, слабой судоремонтной базой и острым недостатком рабочей силы.

В конце 1934 г. численность управления порта и транспорта составляла 350 чел., владивостокской конторы АКО — 700 чел., агентства в Усть-Камчатске — 250 чел. Управление распоряжалось уже десятью судами: пятью пароходами и пятью тральщиками [14, л. 1].

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Совещание по подведению итогов навигации 1934 г., состоявшееся во Владивостоке в апреле 1935 г., выявило следующие основные ошибки, допущенные морским агентством и управлением порта и транспорта по отношению к собственному флоту:

- неоднократно допускалось прямое управление пароходами со стороны ряда отделов АКО, дававших противоречивые указания о погрузке, разгрузке и изменении рейсов;

- руководство управления и главной конторы АКО не проводило с комсоставом судов совещаний по подведению итогов рейсов, не уделяло должного внимания улучшению бытовых условий экипажей;

- планирование рейсов проводилось без учета опыта предыдущих плаваний;

- отсутствовали нормативы текущего ремонта и расходования материалов в отдельности по каждому из пароходов;

- рейсовое задание (план-наряд) часто поступало на суда по радио уже после их выхода из порта.

В результате подобного «управления» АКОфлот имел большие непроизводительные простои, а планы грузоперевозок зачастую выполнялись только за счет продления навигационного периода, что резко ухудшало техническое состояние корпусов пароходов, работавших в тяжелых льдах.

В 1935 г. морской флот АКО был включен в план перевозок тихоокеанского бассейна. До этого АКО в случае потребности в дополнительном тоннаже обращалось к услугам СТФ. С 1935 г. в случае невыполнения планов перевозок собственными судами АКО не могло требовать дополнительные суда у СТФ. Это означало, что теперь от его флота требовалась особенно четкая и оперативная работа [34, л. 197].

Владивостокское морское агентство, входившее в управление порта и транспорта, было ликвидировано 1 января 1936 г. Его функции перешли к владивостокской конторе АКО. 1 июля 1936 г. управление порта и транспорта разделилось на два самостоятельных управления: Петропавловского порта и АКОфлота.

Приказом по АКО № 630 с 1 октября 1936 г. вводилось «Положение об управлении флотом АКО (АКОфлот)». В соответствии с Положением, управление АКОфлота являлось самостоятельной хозрасчетной единицей, находящейся в непосредственном подчинении начальника АКО. На него возлагалось руководство эксплуатацией транспортных судов, заботы о поддержании их в работоспособном состоянии, наблюдение за полным использованием тоннажа, а также руководство заказами по строительству и ремонту судов.

В ведении управления АКОфлота находились суда («Орочон», «Ительмен», «Эскимос», «Колыма», «Чавыча», «Сима», «Восток», «Буревестник», «Дальневосточник», «Кит») и владивостокское моррагентство [39, л. 64]. С 1936 г. весь морской транспортный флот АКО стал базироваться в Петропавловске.

АКОфлот осуществлял планирование работы флота и оперативное управление им, инспектирование прибывающих и уходящих судов и их паспортизацию, контроль выполнения действующих правил, уставов и распоряжений НКПП СССР, Главрыбы и других вышестоящих организаций. На него возлагались контроль расходования топлива, смазочных масел и расходных машинных материалов, а также разработка норм их расхода, составление заявок для АКОснаба и АКОрыбснаба на снабжение флота. Особое внимание АКОфлот должен был уделять подбору плавсостава, повышению квалификации и улучшению его культурно бытового положения с целью закрепления специалистов на Камчатке [39, л. 64].

Аппарат управления АКОфлота и его агентств, а также плавсостав принимался на работу и увольнялся начальником управления. Исключение составляли капитаны и старшие механики судов, главный диспетчер и главный капитан (морской инспектор), которые назначались и увольнялись начальником АКО.

В ноябре 1936 г. приказ по НКПП СССР «О плане АКО на 1937 г.» обязал начальника АКО А. И. Адамовича «для улучшения работы флота и большей увязки работы АКОфлота с АКОпортом подчинить АКОфлоту управление Петропавловским портом» [38, л. 72].

Столь частые преобразования системы управления вносили известную сумятицу в деятельность флота. Особенно серьезные претензии моряки предъявляли к владивостокскому моррагентству, с которым им чаще всего приходилось иметь дело. «...примерно с 1932 г. у нас во владивостокской конторе происходит полнейшая свистопляска с перестройкой: то сливаемся, то разъединяемся, то снова сливаемся. В результате получилось, что в течение 1933 г. не было единого руководства...» [40, л. 9].

Совещание помполитов судов АКО, состоявшееся 8—10 апреля 1935 г. во Владивостоке, также констатировало ненормальную работу морского агентства: «Вопрос о выделении морской конторы... доведен до конца не был. Моррагентство не получило соответствующих кадров, не имело четко продуманной структуры аппарата и его функций, а также не были четко разграничены взаимосвязи агентства с другими отделами АКО...» [27, л. 8].

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Так, морское агентство, проводившее ремонты судов во Владивостоке, не располагало требующимися для этого материалами. Ими распоряжалась владивостокская контора АКО. Обращения представителей агентства в контору зачастую оставались без ответа. С учетом того, что высшее руководство АКО находилось в Петропавловске, решение оперативных вопросов затягивалось [16, л. 86—87]. Администрации судов полагали, что выходом из подобной ситуации могло стать создание при агентстве специального «морского склада».

Спустя почти два года картина качественно не изменилась. По свидетельству помполита парохода «Ительмен» Н. Н. Сильянова, агентство продолжало переживать «мучительно длительные перестройки... Морское агентство третий или четвертый раз перестраивается по приказам АКО. Как не придешь с рейса, то они обязательно получили приказ, по которому агентство реорганизуется, а это отражается на работе по руководству пароходами на ремонте... эти перестройки уже влияют на пароход в целом — нет авторитета, нет порядка, нет ничего того, чтобы пароходы во Владивостоке ремонтировались бы и использовали свою стоянку с производственной и кадровой стороны...» [34, л. 206—207].

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

Так, пароход «Якут» 5 мая 1936 г. получил указание следовать в Корф за углем. По прибытии на место выяснилось, что угля здесь нет. По заявлению директора копей, он не знал о подходе судна. Простояв пять суток и приняв всего 350 т угля, «Якут» получил распоряжение идти в Усть-Камчатск, выгрузить там уголь и погрузить консервы. По приходу в Усть-Камчатск пришло новое распоряжение: уголь оставить на пароходе для бункера до Владивостока, консервы не принимать, а грузить лес и бочечную клепку. 13 июня «Якут» вместо Владивостока пошел в Петропавловск. «Нужно сказать, что такое количество изменений в течение рейса отрицательно действует на команду, появляется безразличное настроение к выполнению плана» — отмечал помполит судна [34, л. 173].

В 1934 г. АКО впервые объявило конкурс на лучшее судно и лучшего ударника. На пароходах было налажено «социалистическое соревнование». Для выявления победителей организовывался учет работы каждого члена экипажа. Показатели соревнования ежедневно фиксировались на «красной» и «черной» досках, вывешивавшихся в сто-

ловых команды. Основные судовые механизмы и приспособления закреплялись за отдельными лицами, помимо общего наблюдения за их состоянием со стороны старшего механика.

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

Итоги конкурса на лучшее судно АКО подводились в апреле 1935 г. Первую премию присудили пароходу «Эскимос». Для премирования его команды выделялось 5 000 руб., из них «500 руб. капитану, 400 руб. старшему механику, остальную сумму 4 100 руб. — распределить лучшим ударникам». Вторая премия в сумме 3 000 руб. досталась траулеру «Буревестник» [27, л. 12].

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

Условия аналогичного конкурса на 1935 г. определялись приказом по управлению транспорта № 8 от 11 апреля 1935 г. Для премирования отличившихся команд предназначались 9 000 руб., распределенные на две премии. Первая: капитану 1 000 руб., старшему механику — 750, команде — 3 000, на культурно-бытовые нужды судна — 2 000. Вторая: капитану 750 руб., старшему механику — 500, команде — 2 000, на культурно-бытовые нужды — 1 000. Кроме этого, судну, получившему первую премию, вручалось переходящее Красное Знамя камчатского облизполкома и политотдела АКО, а его капитан и старший механик поощрялись грамотами.

Для награждения победителей конкурса на лучшего ударника на каждый пароход выделялись именные премии: первая — фотоаппарат и грамота, вторая — виолончель (проигрыватель) и грамота, третья — часы и грамота [27, л. 15].

Недостатки в организации работы флота, отмеченные выше, негативно сказывались на настроении экипажей. Комсостав парохода «Эскимос» в декабре 1936 г. в один голос заявлял, что забота о кадрах в АКО поставлена плохо. Среди главных недостатков назывались отсут-

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ствие жилплощади и заботы о семьях моряков. «Например, можно записаться на получение угля, уплатить деньги, через пять месяцев прийти из рейса, а угля не доставили, семьи живут в холоде, квартиры не ремонтируются...» Нарекания вызывала сложность выезда на учебу и курсы повышения квалификации: некоторые моряки умудрялись проходить обучение за счет других организаций, затем возвращаясь в АКОфлот. Текучесть кадров во многом оказалась спровоцированной задержкой зарплат. Многие формально увольнялись для того, чтобы получить деньги для перевода семьям, а потом продолжали работать на том же самом месте [22, л. 19].

Схожие проблемы были и на пароходе «Якут». После четырнадцати месяцев плавания на Камчатке моряки в августе 1936 г. возвращались во Владивосток к семьям без копейки, не получая зарплат в течение шести месяцев. Выполнивший несколько тяжелых ледовых рейсов экипаж, своими силами разгружавший судно, не был представлен вместе с командами работавших в более легких условиях «Симы» и «Чавычи» на премирование в НКПП СССР. «Якут» не был нормально снабжен продовольствием. «Из всего этого команда сделала вывод, что сколько на «Якуте» не работай, и как не работай, хорошего ничего не заработаешь» [34, л. 165].

Таковы, в общих чертах, условия, в которых на протяжении 1928—1936 гг. происходило формирование принципиально нового для Камчатки транспортного комплекса — собственного морского флота. За девять лет в целом были реализованы основные организационно-технические мероприятия, позволившие превратить Петропавловск в постоянно действующую базу рыбной промышленности.

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 1.
2. ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 283.
3. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 3.
4. ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 179.
5. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 2.
6. Там же, д. 16.
7. *Сергеев М. А.* Народное хозяйство Камчатского края. — М.-Л.: Издательство АН СССР, 1936. — 815 с.
8. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 33А.
9. Там же, д. 25.
10. Там же, д. 28.
11. Там же, д. 32.
12. Там же, д. 34.
13. Там же, д. 30.

14. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 7.
15. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 60.
16. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 41.
17. Там же, д. 9.
18. Там же, д. 12.
19. Там же, д. 8.
20. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 49.
21. Там же, д. 59.
22. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 82.
23. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 57.
24. Там же, д. 56.
25. Там же, д. 50.
26. Там же, д. 58.
27. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 45.
28. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 404.
29. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 74.
30. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 71.
31. Там же, д. 55.
32. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 122.
33. Там же, д. 101.
34. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 112.
35. Там же, д. 84.
36. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 68.
37. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 83.
38. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 62.
39. Там же, д. 67.
40. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 5.

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

За период Великой Отечественной войны рыбная промышленность Камчатки существенно изменила характер своей деятельности. К 1944 г. добыча сырья возросла вдвое по сравнению с предвоенным 1940 г. При этом численность рабочих увеличилась всего на 18,5 %. На фронт ушла большая часть физически сильных работников, на места которых встали вторые и третьи члены их семей (жены и дети). Сезонный промысел был заменен круглогодичным. В этом значительную роль сыграл переход к зимнему лову в открытом море с тралящих судов. Основным видом добываемой таким способом рыбы в 1940-х гг. являлась камбала. Ее вылов с 1940 по 1944 гг. возрос с 19 500 до 56 535 ц.

В феврале 1945 г. в Петропавловске в помещении клуба управления АКО состоялась первая в истории Камчатки техническая конференция работников рыбной промышленности. С 22 по 24 февраля работали три секции («Механизация», «Добыча рыбы», «Обработка рыбы»), на которых было представлено и обсуждено 16 сообщений.

Ниже приводится в сокращении доклад уполномоченного Дальрыбсбыта К. К. Дексбаха, сделанный им 23 февраля 1945 г. Доклад содержит сведения об основных направлениях развития мирового и отечественного тралового промысла, а также способах обработки камбалы в камчатских условиях в начале 1940-х гг.

К. ДЕКСБАХ

ОБРАБОТКА УЛОВОВ НА ТРАУЛЕРАХ С ДОВЕДЕНИЕМ ПРОДУКЦИИ ДО ПОЛУФАБРИКАТА

Вопрос тралового лова на Камчатке заслуживает к себе большего внимания, чем ему уделяют в системе АКО. В предвоенный период общий мировой вылов рыбы составлял около 140 млн ц (из них 10 % — траловый лов).

Одновременно с развитием техники лова и усовершенствованием самого орудия лова шла кропотливая работа над выбором наиболее рационального типа судна. Мировая практика выработала несколько типов тральщиков для океанического плавания с ареалом действия несколько тысяч миль и продолжительностью рейса до шести месяцев. Траулеры строятся длиной до 70 м (табл. 1).

В 1913 г. мировой траловый флот состоял из судов длиной, м: 25—30 — 182 ед.; 30—35 — 1172 ед.; 40—45 — 163 ед.; 45 и более — 19, всего — 2 308 судов. Еще тридцать лет назад мировой траловый флот состоял из мелких судов (2 126 ед.). В годы после Первой мировой

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

войны быстро шло строительство крупных и сверхмощных тральщиков, что видно из того, что из числа 539 судов (1920—1929 гг.) крупных тральщиков (более 40 м) построено 320. Преобладание в составе флота мелких судов показывает ограниченность ареала действия тралового флота в довоенный период, когда он, в основном, был сосредоточен в Северном море и производился преимущественно англичанами и немцами.

Таблица 1

Показатели	Мелкие	Средние	Крупные	Мощные
Длина, м	25—30	30—40	40—55	55—70
Ширина, м	5—6	6—7	7—9	10—11
Высота борта, м	3—3,5	3,5—4	4—5	5—6
Мощность машины, л.с.	40—150	270—500	500—650	850—1000
Емкость рыбного трюма, т	20—40	60—80	160—250	300—1000
Скорость хода, узлов	5—6	8—9	9—11	10—14
Автономность, сут.	3—4	5—14	15—30	60—180

В предвоенное время мировой траловый флот включал свыше 4 000 ед., среди них более половины падает на Великобританию. Великобритания имела более 2 211 рыболовных траулеров, из них более 500 парусных, более 600 паровых. Франция — 395, Германия — 354, Норвегия — 343 (в основном небольшие суда длиной 12—40 м с мощностью машин 50—200 л.с.), Голландия — 262, США — 250, Испания — 180, Япония — 104, СССР — более 100, Италия — 54, Португалия — 48.

Советский траловый флот организован в 1920 г. из числа переданных военным ведомством тральщиков. Основным своим районом деятельности имеет воды Баренцева моря, табл. 2.

Таблица 2

Год	Кол-во траулеров	Общий вылов, ц
1920	12	17 000
1925	17	266 000
1930	29	390 000
1935	69	985 000
1936	—	1 765 000
1937	—	2 132 000
1938	—	2 081 000

В первые годы (1920—1925 гг.), когда наш промысловый траловый флот пополнялся за счет выбракованных военных тральщиков, траулеры по своим размерам должны быть отнесены к группе средних. Самый крупный из них, оставшийся от довоенного периода, имел длину 43 м. С момента перехода на путь организации тралового дела посредством строительства новых судов, наша траловая флотилия пополня-

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

лась и пополняется исключительно крупными судами (более 50 м длины). Причем в первые годы она пополнялась судами заграничной постройки, в последние предвоенные годы — постройки сперва ленинградского завода, а затем мурманского.

Передовые траулеры «Киров», «Двина» — добывают по 60 тыс. ц в год, «Москва» (отечественной постройки) — 50 тыс. ц.

Несколько позже было приступлено к организации тралового лова на Дальнем Востоке, где флотилия траулеров была составлена из судов импортной постройки. К сожалению, рыбохозяйственные организации Дальнего Востока не уделили должного внимания организации глубоководного лова в своих водах, в результате чего часть судов была переброшена для работы в Баренцевом море.

На пленуме ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 г. т. Микоян сказал: «Рыболовство в открытом море раньше, в дореволюционной России, совершенно не было поставлено. Тихий океан, Баренцево море, моря на Севере и Востоке были целиком в руках иностранных промышленников. За годы революции нами создан траловый флот. Девяносто один траулер теперь работает в морях, преимущественно в Баренцевом... Это новая техника, созданная нами заново. Она перевооружила рыбную промышленность. Этой техникой мы овладеваем, но еще не овладели до конца. Нельзя сегодня сказать, что все тральщики и краболовы дают столько рыбы и крабов, сколько они могли бы дать».

При установлении типа траулера необходимо исходить из дальности расположения промысловых банок от береговых баз и из того вида продукции, какую траулер должен доставлять в порт.

Существующие формы эксплуатации тральщиков на Камчатке нерациональны и должны быть в корне изменены. Траулер должен быть на лове в течение круглого года и не заниматься ничем посторонним (перевозкой грузов, пассажиров), и тогда при наличии существующей сырьевой базы он по улову может легко догнать лучшие мурманские траулеры.

Если критически подойти к оценке существующего положения в Морлове, то надо сказать, что обстановка эта не допускает правильной эксплуатации тралового флота, как из-за отсутствия необходимого берегового хозяйства, так и уделения необходимого внимания вообще.

В целях упорядочения эксплуатации траулеров необходима траловая база, которая позволяла бы тральщику непосредственно подходить к причалу. Во время выгрузки улова, траулер должен получать необходимое промысловое и продуктивное снабжение, воду и после выгрузки продукции — бункероваться углем.

На сегодня на Камчатке нет никакого берегового хозяйства по рациональному обслуживанию тралового флота. Так называемая база

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Моховая Морлова по своему профилю может быть отнесена к группе обычных рыбообрабатывающих баз любого комбината из-за отсутствия на ней того берегового хозяйства, которое входит в элементарное понятие рыбного порта. Нужны причалы для выгрузки рыбы, сортировочные склады, выгрузка должна быть механизирована на берегу, так как совершенно нецелесообразно использовать для этой цели мощную траловую лебедку. Кроме этого порт должен иметь судоремонтную базу, тарный комбинат, транспортное хозяйство, топливную базу, базу снабжения льдом, складское хозяйство снабжения, для отдыха моряков — специальный клуб.

Эксплуатируемый в настоящее время тип тральщика по своим размерам относится к группе «крупных». (Этот тип чрезвычайно велик). Исходя из близости нахождения промысловых банок от береговых предприятий, траловый лов более эффективно может быть обслужен в данных камчатских условиях судами более мелкого тоннажа.

Более десяти лет тому назад И. И. Гаврилов в книге «Траловый лов» (1934 г. — С. Г.) писал, что дальнейшее направление тралового промысла на Дальнем Востоке может быть решено только после окончательного разрешения вопроса о видах обработки, которым должен подвергаться на береговых предприятиях поступивший с тральщиков улов. «На самом деле найдут ли своего потребителя сотни тысяч центнеров, которые сможет дать траловый флот Дальнего Востока?». Действительно, на всех мировых рынках, во всех странах-потребителях морской рыбы камбалу потребляют исключительно в охлажденном или в мороженом виде. По заключению специалистов-технологов, камбала сохраняет вкусовые и пищевые качества только в свежем, охлажденном и мороженом виде. Если в настоящее время в условиях военного времени требования рынка несколько ослаблены, то это не дает права ослаблять работу по борьбе за повышение качества и расширения ассортимента продукции. Базируя свой траловый лов на камбале, зная, что камбала в соленом виде не идет на рынке, АКО не придало серьезного значения этому вопросу. В основных документах по оплате труда траловых команд можно проследить, как АКО систематически узаконивает снижение сортности продукции, сдаваемой тральщиками.

Так, если в положении об оплате труда 1941 г. порейсовая сортность сдаваемой продукции была обусловлена в 80 % первым сортом, 20 % — вторым, то в приказе № 2 от 2 января 1944 г. сортность для сдачи комбинатам устанавливается в 50 % первым сортом, 45 % — вторым и 5 % — третьим. В положении оплаты труда на 1944 г., подписанном между АКО и обкомом Союза рыбаков в апреле прошлого года, соотношение сортности подверглось новому изменению и уста-

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

новлено в пределах 70 % — первым, 10 % — вторым и 10 % — третьим сортами.

Вместо борьбы за качество рыбы, выявления причин его ухудшения АКО пошло по пути узаконения сдачи третьим сортом. Для объективности надо добавить, что команды траулеров бывают невиновны и происходит это от отсутствия надлежаще организованного берегового хозяйства.

Если теперь мы обратимся к тем указаниям по обработке рыбы, и в частности камбалы — основного объекта тралового промысла, которые исходят от АКО, то мы имеем тут только один документ: «Временная памятка по замораживанию рыбы на траулерах». В приказе № 2 от 2 января 1944 г. есть попытка дать новые указания по обработке рыбы, которые, к сожалению, дальше того, что «камбалу надо на борту мыть и до спуска в трюм обваливать солью» и дальше, что «камбалу более 20 см надо обезглавливать путем косого надреза головы и удаления внутренностей, промывать и направлять в посол». В заключении приказа разрешается доставлять часть последних уловов рыбы в охлажденном виде.

Сортность рыбы, сдаваемой в 1944 г., показана в табл. 3.

Таблица 3

Судно	Дата сдачи	Продукция	Кол-во, т	Комбинат	1-й сорт	2-й сорт	3-й сорт
«Восток»	Январь	Во льду		Моховая	71,0	19,0	10,0
«Топорок»	То же	То же		То же	80,4	14,6	10
«Восток»	21.01	Свежая	200	Микояновский	50,0	47,0	3,0
«Буревестник»	30.01	Свежая	195		80,0	17,0	3,0
«Восток»	15.04	Соленая	280	Кихчик	57,0	30,0	13,0
«Палтус»	19.05	Соленая	167,7	Жупановский	10,4	24,3	65,3
«Топорок»	30.01	Соленая	170	Озерновский	70,0	23,0	7,0

Приведенные данные показывают, что в зависимости от увеличения расстояния до комбината от места вылова, сортность резко снижается от того, что фактически никакой обработки рыбы не производится; все рассчитано на быструю сдачу на берег и всякая задержка приводит к снижению сортности.

Общая картина сдачи Морловом камбалы приведена в табл. 4.

Таблица 4

Сдача по годам	1 сорт	2 сорт	3 сорт	Всего
Сдано в 1943 г., ц:				
• Всего	21 675	5 342	6 143	33 160
• в т. ч. на комбинаты	11 637	2 828	2 102	16 567
• % сортности	65,3	16,1	18,6	100,0

Сдача по годам	1 сорт	2 сорт	3 сорт	Всего
Сдано в 1944 г., ц:				
• всего	27 401	14 558	11 292	53 251
• в т. ч. на комбинаты	19 987	6 520	6 530	33 077
• % сортности	51,4	27,3	21,3	100,0
Итого за два года, ц:	49 076	19 900	17 435	86 411
• в т. ч. на комбинаты	31 624	9 388	8 632	49 644
• % сортности	56,7	23,0	20,3	100,0

Надо изменить формы эксплуатации тралщиков, перестать смотреть на них как на транспортные, а увидеть в них «промысловые» со всеми вытекающими последствиями. В данное время на тралщике за качество рыбы отвечает формально один капитан. В остальном же царит полная обезличка, так как в составе команды нет ни одного специалиста по обработке рыбы. Простое сопоставление разбивки команды тралщика по специальностям на Мурмане и на Камчатке подтверждает это положение, табл. 5.

Таблица 5

Должность	Мурман, чел.	Камчатка, чел.
Капитан	1	1
Помполит	1	1
Штурманы	3	3
Тралмастер	3	3
Радист	1	1
Повара	2	2
Буфетчица	—	1
Дневальная-уборщица	1	1
Рыбный мастер	1	—
Клипфиксники	3	—
Засольщики	2	1
Матросы	12	13
Салогрей	1	—
Машинист-утилизатор	1	—
Механики	3	3
Машинисты	1	3
Кочегары	4	6
Итого:	40	39

В зависимости от вида продукции траулеры на Мурмане делятся на: 1) *ледничные* — привозящие охлажденную рыбу во льду; 2) *посольные* — привозящие соленую продукцию; 3) *посольные, но привозящие комбинированный груз*, причем улов последних дней промысла они привозят во льду. Состав команд зависит от вида продукции.

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

На Мурмане на тральшике находится девять специалистов по обработке рыбопродукции, на Камчатке — один. Один человек чисто физически не в состоянии обеспечить надлежащую уборку рыбы. Вместе с тем и сама структура зарплаты, построенная в основном на стимулировании вылова, не дает команде должной заинтересованности в организации борьбы за качество сдаваемой продукции.

Забывая, что траулер на промысле призван ловить рыбу, а не заниматься самоснабжением, «Временная памятка» прямо говорит, что «в зимнее время рыболовные траулеры должны лед брать непосредственно из ледяного поля, откуда накалываются большие крыги, которые поднимаются сетками на борт траулера. На борту лед должен дробиться с тем, чтобы куски его по диаметру не превышали 5 см. Дробленый лед лопатами по лотку направляется в отсеки трюма».

Как известно, в летнее время траулеры работают как транспорты. Отсюда вывод, что снабжение льдом с берега не организовано.

Улов выливается прямо из кутка в трюм россыпью, то есть рыба уже с первой же минуты подъема из воды обречена на снижение качества. Перевозка навалом не обеспечивает равномерной температуры в массе рыбы, вызывает ее сдавливание, трение друг о друга при качке.

Выливаемая рыба не подвергается мойке (вопреки требованиям «Памятки»). Наличие грязи ухудшает условия хранения. Разные размеры камбалы, не подвергнутой переборке, также способствуют снижению сортности.

На сегодня тральщики сдают рыбу в свежем, охлажденном и соленом. Совершенно не используются салогрейки, а имевшиеся утилизационные установки вообще сняты.

Предлагаемые мероприятия:

1. Организовать снабжение траулеров на одном из комбинатов запада, дабы избежать лишних пробегов в Петропавловск.
2. Пересмотреть штат, создать кадры для обработки рыбы специально на тральщиках, изменить построение зарплаты.
3. Провести опыты по обработке рыбы на борту, разработать инструкции. Запретить укладку рыбы в трюмы без мойки и навалом.
4. Внедрить круглогодичное снабжение судов льдом.
5. В целях сокращения лишних перевозок для сохранения рыбы организовать выгрузку рыбы из трюмов траулеров при помощи ящиков, с непосредственной подачей их на берег к пункту обработки.

Подготовил к публикации С. В. Гаврилов

В. И. БОРИСОВ

СЕМЬЯ КРАМАРЕНКО НА КАМЧАТКЕ

Отечественная рыбная промышленность в крупном масштабе на Дальнем Востоке начала действовать с 1893 г. После обмена в 1875 г. о. Сахалина на Курильские острова русское население обратило внимание на выгодность сахалинских рыбалок, ранее эксплуатировавшихся японцами. В заливе Анива русские промышленники в 1893 г. владели шестью—семью рыболовными участками. Но они не имели достаточного капитала и не обладали достаточными навыками. Поэтому ловля рыбы велась ими совместно с японцами. Японцы арендовали участки на год, на следующий год они передавались русским. Например, в 1899 г. более десятка рыбалок, эксплуатировавшихся японцами, были заняты русским. В устье р. Амур рыболовные участки, перешедшие русским, тоже впервые были открыты японцами, которые выезжали туда на лов рыбы с 1892 г.

Русские рыбные промыслы о. Сахалин на рубеже XIX — XX вв. развивались быстрыми темпами. Последователями первого рыбопромышленника Якова Семенова становятся Демби, Бирич, Крамаренко, Плетнев, Суконнов и другие. В 1902 г. на острове функционировало восемь предприятий, имевших 56 рыболовных участков, продукция которых составляла более полумиллиона пудов.

В ходе русско-японской войны 1904—1905 гг. 15-я японская дивизия генерала Харагучи оккупировала неподготовленный к обороне о. Сахалин. После окончания войны его южная часть по Портсмутскому договору, подписанному графом С. Витте и японским представителем Комурай, перешла к «Стране восходящего солнца».

Русские рыбопромышленники потеряли наиболее благоприятный в сырьевом, транспортном и природно-климатическом отношении район. Поэтому их интересы обратились к Камчатке. Пионерами рыбных промыслов в устье р. Камчатки стали бывшие сахалинские рыбопромышленники — Альфред Георгиевич Демби, Хрисанф Платонович Бирич и Григорий Амосович Крамаренко. Они имели большой опыт эксплуатации рыбных участков на Сахалине до русско-японской войны 1904—1905 гг.

Альфред Григорьевич Демби — сын одного из первых сахалинских рыбопромышленника Георгия Филипповича Демби.

Хрисанф Платонович Бирич — крупный рыбопромышленник, бывший сахалинский поселенец, родился в 1857 г. в местечке Щепетовка Волынской губернии. Окончил фельдшерскую школу. Отбывая

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

каторгу на о. Сахалин, в начале 1890-х гг. организовал рыбные промыслы. Затем с 1908 по 1916 гг. работал в устье р. Камчатки, где первым построил рыбоконсервный завод.

Гавриил Амосович Крамаренко был родом из семьи астраханских мещан. Судьба его сложилась таким образом, что с тринадцати лет он был вынужден жить самостоятельно. Это во многом сформировало его характер и деловые качества.

В 1892 г. ему выпала редкая удача — выигрыш 1 000 руб. в лотерею, проводившуюся в пользу голодающих. Эти деньги он решил использовать для создания собственного дела. В 1893 г. Г. А. Крамаренко прибывает в Приамурский край, где знакомится с организацией вылова рыбы и местным рынком сбыта продукции. Живя в Астрахани, в то время рыбном центре России, он уже был знаком с основами обработки рыбы.

Первые шаги на новом месте молодой рыбопромышленник делает с помощью руководителя переселенческого дела в крае Ф. Ф. Буссе. По его совету он в 1894 г. посещает рыбные промыслы на реке Амур.

Результатом его путешествия длиной в 1 000 верст по главной реке Дальнего Востока и посещения о. Сахалин явилась объемная статья «Рыбные промыслы на реке Амур и острове Сахалин», опубликованная в «Астраханском листке».

На следующий год Г. А. Крамаренко принимает предложение местной администрации и вступает в должность старшего надсмотрщика за промыслами о. Сахалин, где в 1896 г. организует работу на собственном селодочном участке.

С целью изучения рыбных запасов полуострова и возможности организации рыбных промыслов Г. А. Крамаренко в 1907 г. совершил путешествие на Камчатку.

5 июня 1907 г. он поездом по Транссибирской железной дороге выезжает из Санкт-Петербурга. Через 13 дней Крамаренко прибывает во Владивосток, а 24 июня на почтовом судне «Уссури» направляется в Петропавловск на Камчатке. Посетив японский порт Хакодате, «Уссури» 3 июля прибывает в Авачинскую губу. Территория Петропавловска и окрестностей была засыпана толстым слоем вулканического пепла, выпавшего в ночь с 16 на 17 марта, после извержения, по мнению местных жителей, Асачинской сопки, находившейся на расстоянии 90 км от города.

Здесь путешественник встречается с командиром канонерской шхуны «Манджур» бароном Раденом, который предлагает доставить его в Тигиль.

Побывав практически на всех реках западного берега Камчатки (Камбальной, Озерной, Компаковой, Большой, Крутогорова, Облуко-

виной, Иче и др.), исследуя рыболовную ситуацию на реках, «Манджур» прибыл на рейд одного из самых крупных селений побережья — Тигиль.

Из Тигили путь Крамаренко лежал дальше на север полуострова, а затем — в восточном направлении, до побережья Берингова моря. В начале века дорог, в нашем сегодняшнем понимании, на Камчатке не было. Сообщение между населенными пунктами в летний период осуществлялось по рекам, на долбленных из тополя лодках-батах. Реже, на небольшие расстояния, — на вьючных лошадях, зимой — на собачьих упряжках. Исследователю предстоял долгий путь протяженностью около 500 км через горные хребты, болота и реки.

Большой знаток Камчатки, доктор В. Н. Тюшов, во время пребывания Г. А. Крамаренко в Петропавловске посоветовал ему взять у начальника уезда рекомендательное письмо к частным командирам и старостам селений, которое гласило: «Предлагается всем старостам давать Г. А. Крамаренко лошадей с проводниками, за указанные прогоны».

19 июля, отдохнув два дня в Тигиле, путешественник на трех лошадях, одна из которых предназначалась для транспортировки груза, в сопровождении двух молодых проводников-камчадалов выехал к восточному побережью. Камчатские лошади — выносливые, спокойные животные, — выполняли в основном транспортные функции. На лето их выпускали пастись на тундру, а по мере надобности ловили и использовали по назначению (в данном случае из нужных четырех лошадей было выловлено только три, еще одну «не поймали»). Дело в том, что камчадалы содержали своих лошадей на вольном выпасе и вылавливали их только к осенней охоте на соболя.

Время для путешествия у рыбопромышленника было ограничено, потому что через две недели «Манджур» должен был забрать его на восточном побережье, в Караге, чтобы затем следовать в Корф.

Маршрут проходил по бездорожью, через топкие тундры, горные хребты, поросшие кедровником, березовым и ольховым лесом, бесчисленные горные и тундровые речки.

Во время поездки к восточному берегу полуострова путешественник познакомился с животным миром. Здесь в большом количестве встречались бурые камчатские медведи, лисы огневки.

Уделяя много внимания рекам полуострова как рыбохозяйственным объектам, автор донес до современного читателя гидротопонимы начала века, имеющие практически те же звучания, как и в прошлом, XIX в., измененные в период бурного хозяйственного освоения Камчатки, когда здесь работали многочисленные экспедиции дававшие

природным объектам новые названия. В его работе встречаются названия рек Оттолонн, Кахтан, Палан, Кинкил и другие.

Г. А. Крамаренко отмечает незаконный лов лососевых в устьях камчатских рек японскими рыбаками: «Не успел я подъехать к японскому промысловому балагану, расположенному на берегу моря в двух верстах не доходя до устья реки, как тотчас же была отправлена «летучая почта», напомнившая мне японские приемы еще на Сахалине. А дело заключалось вот в чем: в реке, то есть в недозволенном месте, стояли две шхуны. Японцы меня приняли за представителя промыслового надзора и поэтому немедленно к шхунам командировали нарочного с необходимыми распоряжениями. Нужно было видеть, как этот несчастный японец бежал. Страх его еще более усилился, когда я догнал его на лошади и направился не к селению, а прямо к шхунам. Я, конечно, знал, в чем дело, но меня интересовал самый переполох японцев, которые, увидев всадника и бегущего японца, всем рабочим комплектом на двух «кунгасах» (больших рыбных лодках) спешно погрузили невод и, оставив реку, выехали к своим морским участкам».

На момент посещения с. Палана его население насчитывало около двухсот душ, «но работников не более тридцати».

Здесь к Г. А. Крамаренко присоединились местный священник о. Николай и сын торговца Косыгина, представителя широко известной на Камчатке фамилии.

Посетив селение Лесное, путешественник застал здесь типичную, для западной Камчатки картину: «Избы наполнены дымом, окна вместо стекол затянуты рыбьей кожей. Все это взятое вместе, с суровыми климатическими условиями и полным отсутствием культурного соседства, невольно ставит этих аборигенов в положение дикарей. К тому же обычные болезни: ревматизм и сифилис окончательно оканчивают их».

Длительный процесс христианизации коренного населения продолжался и в XX в., наряду с выполнением православных обрядов, местные жители не забывали и свои вековые обычаи и зачастую прибегали к помощи шаманов. Подробно описывает Г. А. Крамаренко процесс крещения у коряков: «Конусообразная просторная юрта, обтянутая замшей из оленьих кож и устланная елочными ветвями, вмещала в себя жилище целой семьи Ефрема, с двумя его женатыми сыновьями и их детьми. Перед привешанным к жерди образом-складнем зажгли восковую свечу. Из соседней юрты пришли переодетыми в чистую праздничную одежду кум и кума. Краткая и прочувствованная служба моего спутника в этот момент на меня так подействовала, что я, забыв эту своеобразную обстановку, совершенно проникся чувством глубокого благоговения».

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

В селении Карагинском проживало всего 150 чел., включая детей. Домов построенных из тополя, было девять, работников насчитывалось 29 чел.

Когда во время русско-японской войны 1904—1905 гг. японцы пробовали вести на побережье промысел лосося, дружинниками-камчадалами были убиты 65 чел., только пятерым удалось спастись на шхуне. Но в год описываемых событий (1907 г.) здесь уже работали 16 японских шхун, оформленных на русских хозяев.

В прошлом году (1906) японцы хозяйничали здесь без всякого контроля. Местный староста потребовал с каждой шхуны по одному кулю риса за право ловли лосося. Но японские рыбаки по всему полуострову применяли тактику спаивания местных представителей власти — старост и проводили подпольную торговлю низкосортным спиртом.

Всего в небольшой Карагинской бухте вели лов около тридцати парусных шхун и один пароход. Рассказывая о методах действия японских рыбаков, Крамаренко пишет: «В силу рыболовной конвенции с Японией промысел в реках и закрытых бухтах, предоставляется исключительно русским подданным и при том с русскими рабочими. Как обойти такое правило? Японцы и решили пойти в соглашение с русскими спекулянтами, которые, получив от японцев по несколько сот рублей, уступили им свои права на месте промысла, на случай же появления надзора выступали показными хозяевами».

Еще об одном случае, который произошел в устье реки Ука, рассказал путешественнику служащий торговца Коцинского, Антон Николаев. Высадившиеся на берег японцы связали руки и ноги Николаева и его товарища, голову обвязали клеенкой, облили их керосином и бросили на землю. «Мы с минуты на минуту со страхом ожидали смерти, думая вот-вот нас подожгут» — рассказывал потерпевший.

Дальше путь исследователя лежал вдоль восточного побережья с посещением населенных пунктов. В Усть-Камчатске Г. А. Крамаренко застал самый первый на Камчатке рыбоконсервный завод Котиковой компании, который с окончания строительства так и не заработал.

Устье р. Камчатки считалось одним из самых опасных для мореплавания вплоть до 1950-х гг., когда стали поступать суда прибрежного плавания, с более мощными двигателями, способными преодолеть течение реки в баре. До этого времени, по нашим расчетам, здесь погибло около ста человек. В 1902 г. в баре реки утонул катер с экипажем и пассажирами, среди которых был А. Прозоров, один из инициаторов строительства рыбоконсервного завода в устье р. Камчатки.

В 1907 г. самый величественный камчатский вулкан Ключевская сопка извергался: «... конусообразная гора с огненной вершиной. Пла-

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

мя было видно простым глазом: кратер вулкана имеет довольно большой диаметр. То вспыхивает, то меркнет, как маяк».

В Петропавловске, куда путешественник вернулся в августе, он отметил наличие двухклассного училища, активизацию деятельности порта, в который часто заходили коммерческие и военные суда. Среди населения города выделялась интеллигенция.

23 августа в 15 часов «Усури» вышел из Петропавловска во Владивосток. После восьмидневного плавания по Тихому океану и Охотскому морю 31 августа 1907 г. путешествие было закончено.

Во время своего вояжа Г. А. Крамаренко впервые столкнулся со способом лова рыбы, который практиковали камчадалы. «Чируч» — сеть в виде кутца, или вентера, устанавливается на одном месте. Жители заезжают на «батах» (лодках), несколько выше по течению, поднимают шум, от которого голец и спускается в море, попадая, таким образом, в сеть».

Исследователь приводит вес лососевых пород рыб, вылавливаемых в камчатских реках (в фунтах): голец — 3,5, хайко — 6—5, красная — 2—6, горбуша — 3—5, кижуч — 7—12.

Подводя итоги своей поездки на Камчатку, Г. А. Крамаренко отмечает: «Эта наша русская окраина действительно колоссально богата рыбой и главным образом лососевыми породами. Камчатка несравненно богаче Сахалина рыбой. Но при всем том, с точки зрения коммерческой, на Сахалине выгоднее иметь дело, чем в Камчатке.

Он указывает основные отличия Камчатки от Сахалина. Прежде всего, географическое положение: южный Сахалин находится на расстоянии двух с половиной суточного перехода на судне от Владивостока и в одних сутках хода от Японии, «то есть от ближайшего и верного рынка, Камчатка же на несколько суток еще дальше Сахалина».

Другие отличия, по его словам, заключались в следующем. «На Сахалине телеграф, что весьма важно для дела, в Камчатке его нет. С Сахалином частое почтовое сообщение, с Камчаткой — нет. На Сахалине леса сколько угодно, и какого угодно, в Камчатке он редок и добыча его весьма затруднительна.

На Сахалине было население хотя и ссыльное, но по сравнению с камчадалами все же относительно способное к труду; на камчадалов же и рассчитывать невозможно, как по их малочисленности, так и по их лени и присущей им косности.

На Сахалине хотя нет гаваней, но море менее бурливо, чем на Камчатке.

Климатические условия Камчатки также менее благоприятны, чем на южном Сахалине.

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Навигация западного побережья Камчатки, то есть более продуктивного района, значительно короче Южно-Сахалинской.

Далее вновь предоставим слово самому Г. А. Крамаренко, весьма красочно описывающему камчатские условия с точки зрения рыбопромышленника. «Масса речек западной Камчатки изобилуют рыбой, но эти речки в большинстве случаев в устьях своих мелки... и не всегда дают возможность входа или выхода даже маленькому 100—150-тонному судну. Отсутствие же тихой стоянки для промыслового судна в высокой степени обесценивает и сам промысел.

Восточное побережье полуострова в отношении стоянки судов имеет за собой преимущество. Авачинская бухта, Карагинская и бухта барона Корфа могут служить тихим убежищем для судов. Но зато рыбы здесь меньше по сравнению с районом западного берега. Строго говоря, самая большая и самая богатая рыбой река — это на восточном побережье р. Камчатка, в среднем течении которой имеется даже хороший строевой лес, — но рейд ее невозможен.

Поэтому при настоящем положении дела на Камчатке может развиваться лишь такой промысел, как японский, оборудованный небольшими парусными судами, как более дешевому средству передвижения. Экипаж этих судов является на промысле рабочей силой, что в свою очередь также удешевляет добычу самого продукта. При такой постановке дела на промысле не требуется возведения особых построек, не говоря уже о тех сооружениях, которые необходимы при оборудовании промысла для экспорта продукта на рынки Европы, как, например, особых ледников, рефрижераторов и т. п. Однако все перечисленные мною отрицательные стороны Камчатки отнюдь не должны служить поводом к пессимистическим взглядам на эту окраину. 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 собой железнодорожной линией, с выходом последней в Петропавловский порт.

Без сомнения, если бы такой проект оказался осуществим с технической стороны, то Камчатка заняла бы наивыгоднейшее в мире значение в рыбном промысле. Протяжение этого железнодорожного пути всего 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 восьми — девятимесячную навигацию, превратился бы в живой коммерческий порт...

Считаю необходимым высказаться еще и за введение правительством тех мероприятий, которые послужили бы успешному развитию этой отдаленной, но богатой русской окраины, а именно:

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

1. Первая задача — устройство телеграфа, хотя бы беспроводного и в нескольких пунктах.

2. Расширение пароходно-почтового сообщения метрополии с Камчаткой и Японией.

3. Наискорейшее заселение русскими переселенцами, имея при этом в виду первый и главный источник их заработка — рыболовство и скотоводство. Такое заселение возможно, однако, осуществить лишь при условии широкого развития крупного промысла, ибо рыбаки-переселенцы, конечно, не могут самостоятельно организовать сбыт рыбы на рынок.

4. В этих видах необходимо широкое предоставление русским предпринимателям таких льгот, которые способствовали бы развитию в этой отдаленной окраине русского национального промысла и какие льготы могли бы предотвратить неминуемый японский экономический захват Камчатки, — а именно:

а) долгосрочная аренда, не менее 24 лет;

б) арендатору известной реки или бухты разрешать на одном участке устройство тоней количеством не менее трех, или как на одной тоне в 30 саженой речке нельзя рассчитывать окупить затраты промысла;

в) расстояние от тони до тони в реках допустить возможно минимальное, 0,5 версты и во всяком случае не более 1 версты, так как в пятиверстном расстоянии от устья рыба ловится уже лошалая (с ярко выраженными нерестовыми изменениями. — В. Б.), т. е. мало пригодная для дела;

г) установить такие правила, которые служили бы определенным положением для предпринимателя, на весь арендный срок, а отнюдь не подчинять его будущим правилам;

д) на первые 12 лет допустить на промыслах в качестве рабочих, помимо техников и мастеров, 20 % иностранцев, в последующий же 12-летний срок, когда дело разовьется и окрепнет, можно оставить 10 %, т. е. то число, какое допускается в настоящее время (3 чел. на участке с 30 рабочими);

е) рыбу и рыбные продукты, вывозимые на европейские рынки или на рынки внутренней России в свежем-замороженном виде (в пароходах-рефрижераторах), или в семговом посоле, или в консервах, или вообще в приготовлении, отвечающим упомянутым рынкам, исключая японского сухого посола и тука, — на первые шесть лет аренды освободить от всякой попудной платы и какой бы то ни было аренды; в последующие же шесть лет взимать 5-копеечный попудный сбор, а в последующие 12 лет взимать не более 10 коп. с пуда, причем не устанавливая никаких других сборов или арендных плат.

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Так как Камчатка близка к Японии, далека от русского предпринимателя, то не следует опасаться за предоставление означенных льгот.

5. Обратить внимание на устройство железнодорожного пути по западному побережью, с выходом в Петропавловскую гавань, а также принять к сведению беспокойный рейд Усть-Камчатского залива и, если возможно, устроить и там нечто вроде мола.

Первые четыре пункта, несомненно, легче осуществимы. Но Камчатка, с чудной Петропавловской бухтой и со своим богатством займет надлежащее положение лишь только при осуществлении последнего проекта».

22 марта 1908 г. Г. А. Крамаренко делает доклад в Санкт-Петербурге. Он указывает на первостепенные, на его взгляд, меры, которые необходимо предпринять правительству для развития на Камчатке рыбной промышленности. Среди них уже известные: устройство телеграфа, расширение пароходно-почтового сообщения, заселение Камчатки русскими переселенцами, предоставление русским предпринимателям льгот, устройство железной дороги. В последующем все его идеи, за исключением последней, были реализованы на практике.

Местом организации своих рыбных промыслов на Камчатке сахалинские промышленники Х. П. Бирич, А. Г. Демби и Г. А. Крамаренко выбрали устье реки Камчатки. Здесь в 1909 г. у Крамаренко работали 45 рабочих, было поймано и обработано 170 000 шт. лососевых, валовой доход составил 25 000 руб. Гавриил Амосович был натурой многогранной, рачительным и равнодушным хозяином. Он организовал заготовку леса, развернул строительство, проводил научную работу: записывал голоса коряков, собирал их утварь, проводил раскопки.

В 1910 г. Г. А. Крамаренко вновь отправляется на свои камчатские промыслы. 22 мая (по старому стилю) он со старшим сыном Гавриилом (Гагой), которому в феврале исполнилось одиннадцать лет, выехал на поезде из Санкт-Петербурга. По КВЖД в начале июня путешественники прибыли во Владивосток, где остановились на квартире Демби.

10 июня 1910 г. на военном судне «Колыма» сын и отец Крамаренко отплыли на Камчатку. После непродолжительного пребывания в Петропавловске 25 июня они на том же судне выехали в Усть-Камчатск. Здесь отец и сын остановились у своего старого знакомого Х. П. Бирича, тут же проживали датчанин Плаун и англичанин Бар.

В первые дни путешественники посетили селение Усть-Камчатск, состоявшее всего из 20 дворов. «Камчадалы знали папу и, вероятно, очень полюбили его: когда он пришел в деревню, они его встретили с большой радостью» — вспоминал Крамаренко-младший.

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

Промысел Крамаренко находился несколько выше селения, здесь вели дело француз М. Пикар и икорный мастер Алексей Иванович Проценко.

В первое время пребывания в Усть-Камчатске отец и сын много времени посвящают охоте на бурого медведя в окрестностях оз. Нерпичьего. Здесь Гага открывает счет убитым медведям.

13 июля на катере Котиковой компании они отправились вверх по реке. Небольшой паровой катер тянул три кунгаса с грузом, скорость хода была невысокой, и только к вечеру путешественники достигли Нижне-Камчатска, пройдя немногим более 30 км. Из-за низкой воды войти в речку Радуга путешественники не смогли, поэтому заночевали на берегу. На следующий день к 18 часам достигли селения Камаки, здесь на стойбище «настоящих камчадалов» ими «были найдены каменные чаши-лампы, каменные топоры и разное каменное орудие».

Следующий день был затрачен на путешествие до селения Ключевского, где находилось 80 домов местных жителей. В Ключах состоялась встреча с двумя итальянцами-путешественниками, с которыми Г. А. Крамаренко познакомил местный доктор.

На третий день путешествие продолжилось. В селении Кресты остановились у местного старосты, где местные жители пели песни, которые были записаны на фонограф. Задержавшись из-за дождя, путешественники на лошадях отправились к Шивелучу, где кочевали коряки. Их путь проходил вдоль р. Белой, где выдался богатый урожай ягод — красной смородины, голубицы, княженики.

Вопросы питания в походе решались довольно просто: «Староста вынул из своей сумки какой-то крючок, называемый по-ихнему «марик», срубил большую палку, пристроил на нее крючок и пошел к реке. Там он наметил в воде хорошую красную рыбу, нацелился, ударил ее в бок и вытащил».

Несколько дней пути — и первая встреча с коряками. «Мы посмотрели за ствол, за ним спрятались испугавшиеся корячки, присели на корточки и с испугу дрожат».

Коряки жили в четырех юртах, рядом находилось множество балаганов с юколой. Коряки практически не говорили по-русски, переводчиком выступил старик Эй-Якут. После недолгих уговоров шаман-коряк спел песню, которую исполняют перед охотой, потом продиктовал перечень широко употребляемых слов. Всего на фонографе было записано несколько валиков. Затем был снят на киноплёнку танец корякского шамана. На вопрос проводника «Не испугались его?», один из Крамаренко ответил: «Я читал от страха «Да воскреснет Бог», а другой — что «Отче наш».

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Для сбора коллекции путешественники выменивали предметы обихода на корольки, бусы, сахар. Попытка купить целую корякскую юрту не увенчалась успехом.

Юрты коряки делали из шестов, покрытых сшитыми между собой оленьими шкурами. Высота юрты достигала двух саженей (около 4 м), а в окружности две—четыре сажени (4—8 м). Все местное население насчитывало 70 душ. Люди носили кухлянки из оленьей кожи, одеваемой на голое тело, такие же штаны, торбаса и малахай.

«Если ребенку-коряку захочется есть, он идет к реке, ловит мариком рыбу, отрезает ей голову своим ножиком и сырую без всего ест».

«На обратной дороге, поднимаясь в гору, лошадь, на которой был фонограф, сорвалась и погибла, фонограф, валики с записью голоса шамана все было поломано и пришло в негодность; все отнесли это к проделкам шамана».

Из Крестов вместе с начальником уезда Лехом путешественники вернулись в Усть-Камчатск. 6 августа на «Котике», которым командовал Битте, они вышли на Командоры. Попутчиком Крамаренко был итальянский писатель граф Маркетти.

В обратную дорогу Крамаренко отправились из Петропавловска. Здесь стояли военные судна «Манджур» и «Шилка», а также почтовый пароход «Цинанфу». Попутчицей Крамаренко, была барышня, дочь губернатора Перфильева, ехавшая учиться в Хабаровск.

Впереди семью Крамаренко ждали новые поездки на Камчатку.

Судьба семьи впоследствии сложилась так. Г. А. Крамаренко был женат на Шеховской, польке по происхождению, у них были дети — Гавриил, Георгий, Николай, Александр и Мария. После революции родители Крамаренко эмигрировала за границу, где в 1928 г. Г. А. Крамаренко и его жена ушли из жизни. Они похоронены на немецкой земле, в Берлине.

Старший сын Гавриил Гаврилович Крамаренко (Гага), в 1910 г. в возрасте одиннадцати лет вместе с отцом бывший на Камчатке, выпустил книгу «В Камчатку», в которой делится с читателями своими впечатлениями о полуострове, людях и событиях. Гага учился вначале в Царском Селе, затем в английском колледже, где получил диплом техника мелкопромыслового флота. Затем он экстерном закончил Четвертое Петроградское коммерческое училище. В конце 1920-х гг. Г. Г. Крамаренко жил во Владивостоке. Здесь он экстерном окончил институт, работал главным инженером верфи Дальгосрыбтреста, на которой строили сейнеры для вылова сардины.

С 1927 г. на Камчатке активную хозяйственную деятельность вело Акционерное Камчатское общество (АКО), осваивались новые промышленные районы, строились рыбоконсервные заводы и поселки, активи-

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

зировалась работа в сельском хозяйстве, создавалась лесная промышленность.

После того как Г. Г. Крамаренко высказал предположение о возможности строительства из камчатской лиственницы маломерных судов для нужд рыбной промышленности, его направляют на работу в Ключевской деревообрабатывающий комбинат, где он возглавил строительство судоверфи. Вот как он сам вспоминает об этом: «По инициативе Г. Г. Крамаренко для рабочих судоверфи, прибывающих с материка отводятся земельные участки, выделяются кредиты для строительства жилых домов. Все это способствовало закреплению профессиональных кадров на полуострове».

18 февраля 1938 г. Г. Г. Крамаренко был необоснованно арестован органами НКВД и 26 октября 1940 г. приговорен к лишению свободы сроком на восемь лет.

После освобождения 13 августа 1946 г. он работал на Тобольской судоверфи вплоть до 1981 г. Умер Г. Г. Крамаренко 20 января 1991 г.

До настоящего времени в г. Ключи Усть-Камчатского района на улице Береговой сохранился дом, в котором жила семья Г. Г. Крамаренко.

Второй сын Г. А. Крамаренко — Георгий (Жорж), автор книги «Камчатка. Мое путешествие и моя охота на медведей и горных баранов в 1918 г.», с младшим братом Александром эмигрировали из России. По сообщению сына Г. Г. Крамаренко, Георгия Гавриловича, они проживали в Марокко, где работали на киностудии. Николай по одним данным, работал таксистом в Париже, по другим — погиб на деникинском фронте. Мария Гавриловна жила в Ленинграде.

ИСТОЧНИКИ

1. *Крамаренко Г. А.* Рыбные промыслы на реке Амур и острове Сахалине. / Астраханский листок. (Фотокопия). Б. г.

2. *Крамаренко Г. А.* Путешествие в Камчатку и обследование ее в рыболовном отношении в 1907 г. / Известия Императорского РГО. Т. 44. 1908. Вып. 5. / Под ред. А. А. Достоевского. — С. 247—298.

3. *Крамаренко Г. А.* Камчатка. Краткий обзор русского рыбного промысла в Охотско-Камчатской области в настоящее время и необходимые мероприятия к развитию его: Доклад делегата съезда Охотско-Камчатских рыбопромышленников, читанный на III Всероссийском Съезде рыбопромышленников в Санкт-Петербурге в 1910 году.

4. *Крамаренко Г.* В Камчатку. — Б. м., 1911.

5. *Крамаренко Ж.* Камчатка. Мое путешествие и моя охота на медведей и горных баранов в 1918 г. — Берлин, Б. г.

6. Архив Ключевского леспромхоза. Приказы за 1935—1937 гг.

А. М. ФИРЮЛИН

**БЕРЕГОВЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТСКОЙ ОБЛАСТИ
В 11-й и 12-й ПЯТИЛЕТКАХ**

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

В комплексе рыбного хозяйства Камчатской области всегда особое место занимали береговые рыбообрабатывающие предприятия (БРОП), основной задачей которых являлось обеспечение приема и переработки рыбы, добываемой в прибрежной зоне. На БРОП осуществлялись комплексная обработка сырья и выпуск широкого ассортимента рыбной продукции.

Среди видов рыб, добываемых на шельфе у побережья Камчатки, ведущее положение занимают лососи. В 1940—1950-х гг. их годовая добыча достигала 150 000 т. Весь лосось принимался и перерабатывался на береговых предприятиях. В эти годы основным видом БРОП были рыбокомбинаты, в состав которых входили консервные заводы, посольные базы и холодильники. В общей сложности на побережьях полуострова действовало до 105 заводов, из них консервных — 41.

Основным районом добычи лосося было и остается западное побережье полуострова, где в 1951 г. его вылов составил 127 000 т. Развитие японского активного морского промысла в местах нагула и на путях миграции резко подорвали запасы лосося. Подходы рыбы к берегам Камчатки на нерест катастрофически сократились, уловы по всему побережью снизились до 10 000 т. Это явилось причиной прекращения деятельности большинства заводов из-за экономической нецелесообразности дальнейшего их содержания. Оставлены были только головные заводы некоторых рыбокомбинатов. Так, на западном побережье, где действовало 67 заводов, в том числе 33 рыбоконсервных, осталось только 5. Деятельность оставшихся была перестроена на переработку других видов рыбы.

В дальнейшем, благодаря принятым в СССР мерам по регулированию добычи лосося в Тихом океане, в частности введению ограничений для активного промысла, проводившегося японцами, а также сложившимся благоприятным природным условиям, в 1980-х гг. численность его подходов возросла. За 10 лет добыча лосося увеличилась с 18 000 т в 1973 г. до 83 000 в 1983 г. Возросло и значение обработки лосося в экономике рыбной промышленности области. В 1983 г. его вылов составил всего 7 % от объема добычи, а выпуск товарной про-

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

дукции оценивался в 219 млн руб., что составляло 23,6 % от общего объема производства. Из прибыли в 176 млн руб., полученной производственным объединением (ПО) Камчатрыбпром, прибыль от реализации продукции из лосося составила 106 млн руб., или 60,2 %.

В соответствии с прогнозом возможного вылова лосося до 2020 г., выданным Камчатским отделением ТИНРО, рост объемов вылова рыбы будет обеспечиваться в основном за счет увеличения ее подходов к западному побережью. Здесь он должен возрасти с 32 000 до 75 000 т, при одновременном снижении подходов по нечетным годам на северо-востоке области, где вылов может уменьшиться с 45 000 до 25 000—30 000 т.

Фактическое состояние промысловой обстановки в последние годы подтверждает правильность прогноза. Отмечается резкое увеличение подходов лосося к западному побережью и интенсивное заполнение расположенных здесь нерестилищ.

Сложность природных условий западного побережья накладывает свой отпечаток на ведение добычи и обработки в этом районе. Прямолинейность береговой полосы, отсутствие бухт, заливов, частые штормы во время хода лосося, значительные приливно-отливные течения не позволяют стабильно работать ставным неводам, промысловому и обрабатывавшему флоту.

Из-за слаборазвитой базы береговой обработки рыбная промышленность не справлялась с приемом и переработкой возможного улова. Например, в 1983 г. предприятия западного побережья не смогли принять и обработать около 40 000 т сырья, которое можно было выловить без ущерба для воспроизводства. Такое положение заставляло привлекать для обработки лосося большое количество флота. Промысловые БМРТ и СРТМ переводились в режим обрабатывающих судов, участвуя в приеме рыбы со ставных неводов. В конце 1980-х гг. в лососевой путине участвовали 15—17 плавбаз и плавзаводов и до 14 производственных рефрижераторов. С промысла снималось до 25 БМРТ и 4—5 СРТМ. Весь этот флот полностью отвлекался от выполнения своей основной задачи — активного морского промысла. Но и он не решал проблемы. За эти годы максимальный прием лосося судами составил только 45 500 т в год, в том числе на западном побережье — 20 800 т.

В таких условиях наибольший эффект мог дать прием и обработка рыбы береговыми предприятиями, деятельность которых мало зависела от погодных условий. Вместе с тем их количество и неудовлетворительное техническое состояние отдельных цехов не позволяли резко увеличить прием рыбы. Основными причинами этого являлись низкий уровень механизации, отсталость энергетического обеспечения, малочисленность и неудовлетворительное состояние автотранспорта и грузоподъемной техники.

При возможном объеме вылова до 115—120 тыс. т мощности береговых предприятий обеспечивали прием только 44—45 тыс. т., причем на западном побережье — всего 15—16,5 тыс. т.

Сложившаяся в середине 11-й пятилетки обстановка требовала интенсивного проведения мероприятий по наращиванию производственных мощностей БРОП.

2. СТРУКТУРА ПРЕДПРИЯТИЙ

Головной организацией, обеспечивавшей и координировавшей выпуск рыбопродукции в области, являлось ПО Камчатрыбпром. В него входили порты и портпункты, комплекс предприятий по обслуживанию флота, тарные и судоремонтные предприятия, тринадцать береговых рыбообрабатывающих предприятий: рыбоконсервные заводы (РКЗ) Хайрюзовский, Крутогоровский, Октябрьский, Озерновский, Петропавловский, Усть-Камчатский, Олоторский, рыбозаводы (РЗ) им. С. М. Кирова, Хайлюлинский, Оссорский, Анапкинский, Корфский и Командорский зверозавод.

В целях наиболее полного использования сырьевых ресурсов некоторые предприятия имели в своем составе базы сезонные обработки рыбы: Хайрюзовский РКЗ на р. Сопочная, Крутогоровский РКЗ на р. Колпакова, РЗ им. С. М. Кирова в пос. Пымта, Октябрьский РКЗ на р. Кихчик, Хайлюлинский РЗ в пос. Хайлюля, Оссорский РЗ в пос. Кострома и Тымлат, Анапкинский РЗ на бывшем РКЗ-72, Корфский РЗ на р. Вывенка в пос. Пахачи (сельдевая база).

К предприятиям обеспечения и обслуживания флота относились Петропавловский морской рыбный порт, база обслуживания флота, фабрика орудий лова, в которую входил бондарный цех, жестянобаночная фабрика, судоремонтный завод «Фреза». В состав Петропавловского судоремонтного объединения «Судоверфь им. В. И. Ленина» на правах производственной единицы входил Петропавловский судоремонтно-механический завод.

3. РЫБООБРАБАТЫВАЮЩИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Как отмечалось выше, особое место в рыбной отрасли Камчатки занимали БРОП. Обработанный ими сырец направлялся на выпуск консервов и пищевой рыбной продукции. Образование и развитие рыбной промышленности на Камчатке было положено в 1927 г. учреждением Акционерного Камчатского Общества (АКО). В течение первой пятилетки (1928—1932 гг.) отрасль развивалась весьма интенсивно.

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

но. Объем добычи рыбы АКО возрос с 11 000 т в 1928 г., до 58 000 в 1932 г. В этот же период начинается организация и строительство рыболовецких колхозов — основы добывающего сектора развивающейся рыбной промышленности. С середины 1930-х и до середины 1940-х гг. на Камчатке работало 66 отечественных заводов, в том числе 24 рыбоконсервных. В это же время здесь на правах, оговоренных советско-японской рыболовной конвенцией, действовало 20 японских РКЗ. С середины 1940-х гг. на базе ряда японских предприятий были организованы отечественные. Рыбная отрасль полуострова за двадцать лет прошла путь развития от рыбопосольных промыслов до консервных заводов.

Установленные к началу 1970-х гг. мощности и сложившаяся структура основных и вспомогательных производств БРОП обеспечивали полную комплексную переработку сырья, из которого выпускались в широком ассортименте консервы (натуральные, в масле, в томатном соусе), соленая и мороженная продукция, кулинарные изделия, копчености и другие рыботоровары. Из непищевых отходов производства, нестандартного сырья и малоценных видов рыб, попадавших в прилов, было организовано производство кормовой рыбной муки и технического жира. К концу 1980-х гг. БРОП в экономическом отношении работали устойчиво, обеспечивая высокую рентабельность производства.

Удельный вес БРОП в объеме производства в 1985 г. показывают следующие данные. При общем объеме товарной продукции ПО Камчатрыбпром 974,72 млн руб. на долю БРОП приходилось 274,7 млн руб., или 28,2 %. Прибыль БРОП в 1985 г. составила 71,8 млн руб., или 40,8 %. Основные показатели их работы в 1984—1985 гг. характеризуются данными табл. 1.

Таблица 1

Показатель	Ед. изм.	1984 г.	1985 г.
1. Товарная продукция	млн руб.	936,94	974,72
2. Валовая продукция	млн руб.	1125,91	1134,94
3. Товарная пищевая с консервами	млн руб.	752,82	789,75
4. Добыча рыбы	тыс. т	698,6	635,6
5. Пищевая продукция	тыс. т	472,2	448,7
6. Консервы	муб	271,1	300,2
7. Фондоотдача	руб.	1,33	1,30

Продолжение табл. 1

Показатель	Ед. изм.	1984 г.	1985 г.
8. Численность персонала	чел.	32537	33035
9. Затраты на 1 руб. продукции	коп.	82,3	81,4

4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ СЫРЬЕМ

Деятельность БРОП всецело зависела от поставок им рыбы-сырца и мороженого полуфабриката для переработки.

В навигационный период работа заводов обеспечивалась приемом и переработкой сырца, добываемого на прибрежном шельфе, прилегающем к районам расположения заводов, и в близлежащих реках. В период закрытой навигации РКЗ работали на мороженом полуфабрикате, который частично заготавливался на собственных производственных холодильниках, а частично завозился транспортными рефрижераторами из морских экспедиций или от других береговых предприятий. Обеспеченность предприятий рыбой-сырцом и полуфабрикатами приведена в табл. 2.

Таблица 2

	1980 г.	1984 г.	1985 г.
Прием сырья всего, тыс. т:	76,5	100,2	107,6
в том числе:			
• рыба-сырец	47,3	64,0	72,5
• мороженный полуфабрикат	29,2	36,2	35,1

Обеспечение БРОП сырцом осуществляли рыболовецкие колхозы, входившие в состав Камчатского межколхозного производственного объединения (КМПО). КМПО объединяло одиннадцать рыболовецких колхозов, десять из которых располагались на побережьях.

Поселки колхозов находились, как правило, или в непосредственной близости от заводов, или размещались с ними в одних образованиях. В навигационный период колхозы вели промысел лосося, сельди, разнорыбицы, краба, зимой подледным ловом добывали навагу и голец. В отличие от активного и довольно интенсивного промысла летом, осенний и зимний промысел ценных видов рыбы велся ими с меньшей интенсивностью. По отдельным рекам вылов в объемах, рекомендованных и разрешенных рыбоохранными органами, не обеспечивался из-за отсутствия у БРОП и колхозов транспорта для перевозки уловов из района промысла к местам обработки.

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Рыболовецкие колхозы располагали только необходимым промысловым, самоходным и несамоходным флотом для ведения промысла и подачи рыбы сырца от неводов к месту его сдачи. КМПО было укомплектовано кадрами и специалистами для обеспечения работы колхозов и располагало базой для ремонта флота, изготовления орудий лова.

В прибрежной зоне добыча рыбы колхозами велась с судов типов МРС-80, МРС-150 и МРС-225. Промысел лосося осуществлялся морскими ставными неводами, речными сплавными сетями и закидными неводами. Всего в составе колхозов работало 144 единицы малого промыслового флота, ими выставлялось до 140 ставных неводов. Работали и бригады речного лова. Общая численность колхозников, занятых в добыче рыбы, составляла 1980 чел.

Кроме этого, в КМПО входили колхоз им. В. И. Ленина и Управление промыслового флота, располагавшееся в черте г. Петропавловска-Камчатского. Эти предприятия занимались ловом рыбы в составе морских промысловых экспедиций в открытой части морей.

Промысел рыбы здесь велся судами типов РС-300, СРТ-800, СТР-503, СТР-420, БМРТ. Колхозный флот оказывал существенное влияние на развитие обрабатывающего флота ПО Камчатрыбпром. Он требовал дальнейшего расширения береговой инфраструктуры: судоремонтных предприятий, морского рыбного порта, межколхозных баз обслуживания (технического снабжения, цеха пошива орудий лова и других). Ремонт флота рыболовецких колхозов обеспечивался судоремонтными мастерскими колхозов, а также на межколхозном судоремонтном заводе в г. Петропавловске-Камчатском.

Сравнительные показатели работы рыболовецких колхозов Камчатки в 1984—1985 гг. приведены в приложении 3.

Сырьевые ресурсы прибрежной зоны и рыба, выловленная колхозными рыбаками, БРОП полностью не осваивали. Из всей рыбы, добываемой маломерным флотом и прибрежными орудиями лова, ими принималось и обрабатывалось только 42 %. Из общей добычи лосося на берег сдавалось только 55—60 %, наваги — 60 %. Совершенно неудовлетворительно использовались камбала (19—26 %) и треска (7—12 %).

Такое положение объяснялось недостатком производственных мощностей БРОП, нехваткой рабочей силы из-за низкого уровня механизации труда, особенно на операциях разделки рыбы, а также вспомогательных работах, отсталостью технологии, несовершенством технологических процессов и отсутствием необходимого оборудования для посола и заморозки рыбы.

Значительное удаление районов промысла от БРОП, экономическая, техническая и хозяйственная нецелесообразность переходов фло-

та на сдачу уловов, отсутствие специального приемно-транспортного флота создавали предпосылки, в результате которых мощности предприятий недогружались и простаивали. Такая обстановка складывалась к концу 1970-х гг. на Хайлюлинском, Оссорском и Анапкинском РЗ, Усть-Камчатском и Олоторском РКЗ. В середине 1980-х гг. сходное положение наблюдалось в Озерновском, а также в Октябрьском РКЗ.

5. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ СООРУЖЕНИЙ БРОП

Образование и развитие рыбопромышленных предприятий на Камчатке определялось объемами добычи и обработки рыб лососевых пород. Первоначально все заводы работали только в сезон промысла лосося. Эта сезонность в деятельности предприятий наложила свой отпечаток, особенно на степень капитальности строений. Консервные, рыбоработочные, засольные и икорные цеха, объекты вспомогательного производства (электростанции, котельные, склады) были размещены в легких дощатых помещениях или в неутепленных металлических складах.

Холодильники были построены из деревянного бруса или имели деревянную каркасно-засыпную конструкцию. Бытовыми помещениями служили выгородки в цехах.

Водоснабжение обеспечивалось путем забора воды открытым способом из рек. Сброс промышленных стоков осуществлялся непосредственно в море.

С середины 1950-х гг., в результате развития японского активного промысла лосося в открытом море, его подходы к берегам Камчатки резко упали. В этот период, ввиду нерентабельности, основная масса заводов была закрыта. Оставшиеся стали переводиться на обработку разнорыбцы. В это время были построены консервные цеха в Озерновском, Крутогоровском, Усть-Камчатском, Петропавловском РКЗ, развивалась сеть холодильников, решались вопросы инженерного обеспечения.

С закрытых заводов были демонтированы и переведены на оставшиеся металлические склады, в которых были оборудованы консервные (Хайрюзовский, Октябрьский РКЗ) и засольные цеха (Октябрьский, Корфский). Основа действовавших в 1950-х гг. сезонных заводов сохранялась до конца 1980-х гг.

Здания консервных цехов. В середине 1980-х гг. Озерновский, Петропавловский, Усть-Камчатский РКЗ располагали капитальными железобетонными зданиями консервных цехов, Крутогоровский РКЗ — сборным из легких металлических конструкций, Октябрьский и Хайрюзовский РКЗ — холодными металлическими складами постройки 1951—1952 гг., которые впоследствии были утеплены. Неблагоприят-

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ные климатические условия, повышенная влажность воздуха в технологических цехах привели в негодность несущие и ограждающие конструкции. Консервный цех Хайрюзовского РКЗ при нормативном сроке службы 20 лет эксплуатировался более 30, причем в условиях, непригодных для этих конструкций.

Здания холодильников. Холодильники являются главными звеном в технологической цепи производства, соленой и мороженой продукции из лосося и других видов рыб.

Внедрение внутрицеховой транспортной техники, обеспечивающей работу с мороженой и соленой продукцией в пакетах на поддонах, сдерживалось из-за непригодности для этого строительных конструкций зданий холодильников. Восстановить утраченную несущую способность этих конструкций проведением частичной замены и укреплением отдельных элементов не представлялось возможным.

При производстве работ по восстановлению ветхих деревянных зданий их модернизация сводилась к замене конструктивных элементов и фактическому строительству зданий в тех же конструкциях. Это не изменяло конструктивных параметров, ограничивающих применение техники, и не обеспечивало достижения необходимых удельных нагрузок. Ремонтные работы носили индивидуальный характер. Их высокая трудоемкость, отсутствие готовых строительных изделий, приводили к длительному выводу холодильников из эксплуатации, повышали стоимость работ. Экономически более эффективным являлась замена таких холодильников на сборные из легких металлических конструкций.

К концу 11-й пятилетки (1981—1986 гг.) на балансе БРОП числились холодильники общей емкостью единовременного хранения 23 710 т уловного груза. Основная их часть размещалась в деревянных зданиях, из которых 6 720 т были каркасно-засыпными, а 6 930 т — брусчатыми. Все здания находились в эксплуатации более 25 лет. В результате старения строительных материалов и физического износа конструктивных элементов, здания холодильников постепенно утратили несущую способность, а также свои изоляционные качества. Кроме перечисленных факторов, сильное разрушительное влияние на состояние несущих строительных конструкций оказал факт промерзания грунта из-за отсутствия на всех без исключения холодильниках системы обогрева грунта.

Из всей указанной емкости холодильников 12 150 т приходилось на изношенные на 70—100 % сооружения.

Здания посольных цехов. В еще более сложном положении находились посольные и икорные цеха. Все их здания являлись деревянными и имели обшивку в одну доску по каркасу. Они строились, в основном, в период 1930—1950-х гг.

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Несколько цехов были оборудованы в металлических складах, установленных в 1951—1952 гг. По группе капитальности и срокам службы 16 цехов из 24 находились в ветхом состоянии. Характеристика зданий посольных цехов приведена в приложении 4. По своим конструктивным параметрам здания не обеспечивали соблюдение технологии охлажденного посола рыбы, в результате чего производимая здесь продукция имела низкую сортность, и до 40 % ее выпускалось крепкосолоной.

Практически все здания посольных цехов исчерпали ресурс капитальности и требовали замены. Исключения составляли сооружения, построенные после 1966 г.

В середине 1980-х гг. перед рыбной промышленностью встала задача по переводу всех цехов на технологию охлажденного посола. Для этого необходимо было провести их реконструкцию, что требовало введения охлаждения помещений с изоляцией стен и перекрытия. Проведение таких работ было равносильно монтажу нового здания.

Таким образом, примерно к середине 1980-х гг. условия воспроизводства лосося, резкое увеличение его численности и возможного роста добычи требовали принятия срочных мер по развитию и реконструкции береговых рыбообрабатывающих предприятий. В результате длительной эксплуатации многие здания производственных цехов и холодильников БРОП пришли в непригодное для дальнейшей эксплуатации состояние. Капитальный ремонт этих зданий требовал полной замены элементов конструкций, что являлось экономически нецелесообразным. Установка холодильников и производственных помещений в легких металлических конструкциях была экономически целесообразнее капитального ремонта ветхих зданий БРОП.

Исторически сложившиеся условия развития береговых предприятий в свое время не позволили решить вопросы строительства бытовых помещений для рабочих и сооружений инженерного обеспечения. В результате сложились серьезные трудности бытового устройства, а также осуществление мероприятий по энергетическому снабжению и охране окружающей среды.

6. МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ БРОП В 12-й ПЯТИЛЕТКЕ

К началу 12-й пятилетки в Камчатской области были разработаны мероприятия по наращиванию мощностей БРОП по приему и переработки лосося. Основными их направлениями стали:

— укрепление и оптимальное наращивание мощностей работающих заводов за счет их реконструкции, расширения и технического перевооружения;

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

- расширение имеющихся баз сезонной обработки рыбы;
- оборудование новых баз сезонной обработки рыбы на крупных реках в районах и на базе цехов закрытых заводов.

Дополнительно намечалось построить 15 механизированных за-
сольных цехов с вспомогательными отделениями и участками, увели-
чить емкость холодильников до конца 11-й пятилетки на 12,5 тыс. т
условного груза, а в 12-й пятилетки на 22 тыс. т., развить энергетиче-
ские мощности и инженерное обеспечение.

На каждой базе сезонной обработки рыбы предполагалось оборудо-
вать жилищно-бытовые комплексы по типу вахтенных.

Конструктивно здания производственных цехов, холодильники,
объекты вспомогательного назначения планировалось выполнить
сборными из легких металлических конструкций. Это давало возмож-
ность ускоренного проведения строительства. Минимальные объемы
бетонных работ и отсутствие мокрых отделочных процессов позволяли
вести строительство в течение всего года и не требовали организации
на местах баз стройиндустрии, что было важно при ведении работ в
малообжитых районах побережья Камчатки.

Указанные мероприятия должны были позволить довести годовой
прием лосося до 78 500 т (на 37 200 больше достигнутого) и увеличить
на 98 млн руб. выпуск товарной продукции, что обеспечивало около
36,5 млн руб. дополнительной прибыли.

Главной трудностью в проведении работ по развитию мощностей и
их освоению являлось транспортное обеспечение и оснащение грузо-
подъемной техникой. Оторванность заводов от специализированных
автотранспортных предприятий, отсутствие дорог, сложности, связан-
ные с работой на морском берегу и на заболоченных участках, а также
погодные условия Крайнего севера ставили задачу транспортного
обеспечения одним из главных условий работы.

Совет Министров СССР, принимая во внимание сложную обста-
новку, связанную с развитием береговых предприятий Камчатской
области, своим распоряжением № 2008Р от 11 октября 1984 г. принял
предложение Минрыбхоза, согласованное с Госпланом и Минфином
СССР. Это предложение заключалось в разрешении в 1985—1990 гг.
направлять на расширение, техническое перевооружение и реконст-
рукцию рыбообрабатывающих предприятий и холодильников Камчат-
ской области амортизационные отчисления, предназначенные на капи-
тальный ремонт в сумме до 15 млн руб. ежегодно.

Решение указанных вопросов должно было позволить обеспечить
развитие к концу 12-й пятилетки БРОП, существенно увеличить вы-
пуск пищевой и технической рыбной продукции.

7. РАЗМЕЩЕНИЕ И РАЗВИТИЕ БРОП

7.1. СОСТОЯНИЕ БРОП К СЕРЕДИНЕ 1980-х гг.

На 1 января 1986 г. консервное производство БРОП ПО Камчатрыбпром включало семь специализированных заводов общей мощностью 108,43 муб в год. Размещение и использование мощностей по производству консервов характеризуется данными, приведенными в табл. 3.

Таблица 3

	Мощ- ность, Муб	Удель- ный вес, %	Продук- ция, Муб	Используй- вание мощности, %
ПО Камчатрыбпром, всего:	341,08	—	156,6	84,3
• в том числе береговые предприятия:	108,43	100,0	107,23	98,9
Хайрюзовский РКЗ	3,90	3,6	3,90	100,0
Крутогоровский РКЗ	6,94	6,4	6,94	100,0
Октябрьский РКЗ	23,23	21,4	22,03	94,8
Озерновский РКЗ	22,88	21,1	22,88	100,0
Петропавловский РКЗ	15,71	14,5	15,71	100,0
Усть-Камчатский РКЗ	23,31	21,5	23,31	100,0
Олоторский РКЗ	12,47	11,5	12,47	100,0

Наиболее крупными предприятиями по выпуску консервов являлись Октябрьский, Озерновский и Усть-Камчатский рыбоконсервные заводы, удельный вес каждого из которых составлял более 21 %.

Заводы выпускали широкий ассортимент продукции, основой которого являлись натуральные консервы из лосося и океанических рыб, а также консервы из обжаренной рыбы в соусах, фаршевые (тефтели, котлеты, паштеты) и др.

Перечень консервных линий БРОП приведен в приложении 5. Консервное производство БРОП представляло собой развитое хозяйство с достаточно мощной инфраструктурой. Заводы были способны работать практически на любом сырье, добываемом в Дальневосточном бассейне. Независимость от сырьевой базы, возможность работы в межпутинный период на мороженом полуфабрикате позволяло обеспечить круглогодичную занятость местного населения.

Использование мощностей на 98,9 % свидетельствовало о том, что предприятиям было трудно рассчитывать на дальнейшее увеличение

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

производства консервов без осуществления мероприятий по их развитию. При таком высоком коэффициенте использования снижалась надежность технической эксплуатации оборудования, а также усложнялось внедрение и освоение новых видов продукции, техники и технологий.

Размораживание рыбы на всех предприятиях производилось в дефростерах, изготовленных на месте, кроме Петропавловского РКЗ, где были установлены два таких аппарата заводского изготовления типа РЗ-4ХД.

Рыборазделочные отделения располагали 49 универсальными рыбоборезками, 12 рыборазделочными машинами, выполнявшими все операции по разделке лосося для производства консервов. Оснащение разделочных отделений средствами механизации было явно недостаточно. Отсутствовали машины для разделки камбалы и океанических видов рыб, операции производились вручную. Недостаток площадей для разделки лосося приводил к тому, что в период его массового хода часть рыбы обрабатывалась вручную.

В консервных отделениях в середине 1980-х гг. было установлено 11 поточных механизированных линии по изготовлению консервов из обжаренной рыбы в томатном соусе и в масле. Порционирование и набивка лосося в банки производилось 10 специализированными линиями фирмы «Даичи» (Япония). Они имели значительный износ и требовали замены. Отечественная промышленность не выпускала подобного оборудования. Все внутренние механизмы японских машин неоднократно ремонтировались или были заменены изготовленными на местах приспособлениями.

Набивка мелкой и средней горбуши, гольца, а также океанических видов рыб осуществлялась на отечественных набивочных машинах типа ИНА-115, находившихся в удовлетворительном техническом состоянии.

В каждом цехе имелись участки для приготовления фаршевых консервов из отходов разнорыбицы, а также консервов из пищевых отходов лососей. Эти участки были разрозненны и слабо механизированы.

Закатка банок производилась на машинах различных марок.

Для стерилизации консервов в основном использовались горизонтальные автоклавы ИАР-001 (54 ед.). Они были изготовлены в 1965—1967 гг. и требовали замены. Автоклавное хозяйство являлось узким местом консервных заводов, сдерживавшим увеличение выпуска консервов. Петропавловский РКЗ располагал 14 вертикальными автоклавами емкостью 1 600 банок.

Подробные данные о наличии и использовании мощностей, выпуске консервов по заводам в последние годы 11-й пятилетки приведены в приложении 6.

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Производство мороженой продукции. Заморозка рыбы производилась на всех БРОП, имеющих в составе холодильников морозильные отделения. Являясь наиболее энергоемким способом консервации (около 260 кВт·ч на тонну готовой продукции), заморозка за счет высокой энерговооруженности производства требовала наименьших затрат.

ПО Камчатрыбпром на 01.01.1986 г. располагало морозильными мощностями в объеме 543 т/сут. В 1985 г. они использовались в среднем на 77,6%.

Мощность морозильных установок, с одной стороны, определялась сложившимся характером подходов лососей, с другой — уровнем мощности консервного производства. Последнее было связано с тем, что на рыбоконсервных заводах во время путины заготавливался мороженный полуфабрикат для обеспечения бесперебойной работы консервного производства в межпутинный период.

Наиболее крупными по мощности морозильных установок являлись Крутогоровский, Октябрьский, Озерновский, Усть-Камчатский, Петропавловский РКЗ, а также Оссорский и Корфский рыбозаводы. До середины 1980-х гг. холодильники РКЗ были оснащены стеллажными или туннельными морозильными аппаратами. Эти устройства изготавливались, как правило, на местах и эксплуатировались в течение более 30 лет. Несовершенство конструкции, значительный моральный и физический износ требовали неоправданно большого расхода холода и затрат ручного труда. Техническое состояние этих аппаратов не отвечало современным требованиям и уровню развития этого вида техники. Морозильные отделения были слабо оснащены средствами механизации. Все операции по подготовке полуфабриката, загрузке выгрузке, тарировке продукции осуществлялись вручную.

К началу 12-й пятилетки некоторые холодильники стали оснащаться морозильным оборудованием нового поколения — контактными плиточными аппаратами. При этом за исключением Петропавловского и Озерновского РКЗ модернизация оборудования осуществлялась без разработки технически обоснованных проектов, что не замедлило сказаться на уровне эффективности использования новой техники. Не все производственные холодильники, на которых было установлено новое оборудование, имели насосно-циркуляционные схемы подачи холодильного агента в испарительную систему. Непроектное подключение аппаратов не позволило вывести их на расчетную мощность.

Производство соленой продукции. Посол лосося к середине 1980-х гг. осуществлялся на центральных базах основных РКЗ, а также на всех базах сезонной обработки. Среднегодовое количество рыбы-

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

сырца, направлявшееся в посол, на береговых предприятиях составляло 27 000 т (18 000 — лосось и 9 000 — сельдь).

Производство продукции осуществлялось по технологии охлажденного чанового посола. Корфский и Анапкинский рыбозаводы имели оснастку для посола рыбы в циркулирующих тузлуках. В 1980-х гг. велись работы по внедрению и освоению новой технологии прерванного бочкового посола лосося.

В состав посольных цехов, как правило, входили отделения разделки и мойки рыбы, чановой посольной емкости, уборки готовой продукции. Все технологические операции при производстве соленой рыбопродукции выполнялись вручную. Единственным средством механизации в цехах являлись транспортеры, связывавшие рабочие места по процессам, а также процессы между собой. Высокая трудоемкость работ (около 10 чел.-ч/т) являлась главной причиной, сдерживавшей увеличение выпуска соленой продукции из лосося.

Наличие чановой емкости и производительность засольных цехов по лососю в весе сырца на 01.01.1986 г. приведены в табл. 4.

Таблица 4

	Чановая емкость		Годовая обработка лосося, тыс. т
	кол-во чанов, шт.	едино- временная загрузка	
Хайрюзовский РКЗ	—	—	0,3
Центральная база	—	—	—
С/б Сопочная	бочковый посол		0,3
Крутогоровский РКЗ	32	230	0,5
Центральная база	—	—	—
С/б на р. Колпакова	32	230	0,5
Р.З. им. С.М. Кирова	130	1300	2,38
Центральная база	60	600	1,18
С/б Пымта	70	700	1,2
Октябрьский РКЗ	73	445	1,14
Центральная база	33	165	0,42
С/б Кихчик	40	280	0,72
Озерновский РКЗ	бочковый посол		0,3
Усть-Камчатский РКЗ	212		1070
Хайлюлинский РЗ	454		2870

	Чановая емкость		Годовая обработка лососа, тыс. т
	кол-во чанов, шт.	едино- временная загрузка	
Центральная база	196	1400	2,52
С/б Хайлюля	258	1470	2,6
Оссорский РЗ	194	1470	2,74
Центральная база	100	800	1,44
С/б Кострома	56	400	0,8
С/б Тымлат	38	270	0,5
Анапкинский РЗ	208	1300	3,35
Центральная база	128	900	2,35
С/б РКЗ-72	80	400	1
Корфский РЗ	376	1300	2,2
Центральная база	200	600	0,9
С/б Вывенка	176	700	1,3
С/б Пахачи	296	160	
Олюторский РКЗ	660	3600	0,2

Обработка икры. Производство лососевой икры было организовано в специализированных икорных цехах по традиционной технологии. Икра являлась наиболее рентабельным видом продукции. Все основные процессы производства в соответствии с технологией проводились вручную. Попытки механизировать труд в икорном производстве не дали обнадеживающих результатов.

На ряде заводов икорные цеха работали в стесненных условиях из-за недостатка площадей. В них с трудом обеспечивалось выполнение и поддержание санитарных и технологических норм и правил. Такое состояние цехов по обработке икры требовало принятия особых мер по поведению их в полное соответствие нормативам. В удовлетворительном состоянии находились цеха в Усть-Камчатском, Хайлулинском и Оссорском рыбозаводах.

Производство копченостей на 1 января 1986 г. составило 1 724 т в год. Все производство было сосредоточено на Петропавловском РКЗ. Использование его мощностей характеризовалось следующими данными, табл. 5.

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Таблица 5

	Производственная мощность, т/год	Выпуск продукции %	Использование мощностей в 1985 г.	
			т/год	%
Балычные, копченые, вяленые всего:	1724	100	1485,1	86,1
• в том числе холодное копчение	1256	72,6	1255,9	100
• горячее копчение	468	27,2	229,2	49,0

На заводе имелись два участка холодного копчения: один, введенный в эксплуатацию в 10-й пятилетке, размещался в блоке перерабатывающих цехов, другой располагался в ветхих приспособленных помещениях.

Производство продукции горячего копчения размещалось в блоке цехов и осуществлялось в трех роторных копильных печах. Эти копилки не были приспособлены для выпуска широкого ассортимента продукции и для копчения мелкой рыбы, которая стала преобладать в объемах обработки.

Копильное отделение, размещенное в старом приспособленном помещении, находилось в плохом техническом состоянии и подлежало сносу, но не сносилось из-за недостатка мощностей в блоке цехов.

Кулинарные изделия также выпускались на Петропавловском РКЗ. Оборудование цеха располагалось в многоэтажном железобетонном здании и занимало в нем 2 304 м² площади. Установленные мощности позволяли выпускать до 1 062 т продукции в год. Использование производственных мощностей составляло 65 %. Заявки городских торговых организаций до начала 1990-х гг. выполнялись полностью. Производственные площади обеспечивали размещение мощностей для выпуска продукции на перспективу.

Кормовая мука. Суммарная мощность береговых рыбомучных установок ПО Камчатрыбпром на 1 января 1986 г. составляла 4 113 т продукции в год.

Выработка кормовой муки осуществлялась на всех РКЗ. Они были оснащены установками Т1-ИЖА, Т1-ИЖС, А1-ИЖР, Т1-ИМЗ. В качестве сырья использовались отходы консервного производства, нестандартный сырец и, частично, малоценные виды рыбы, попадавшей в прилов. Использование установок зависело от количества сырья, направляемого на выработку муки.

Здания цехов, в основном, находились в удовлетворительном состоянии. Исключение составлял цех Петропавловского РКЗ, который в

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

1983 г. был выведен из эксплуатации. Тогда же началось строительство нового цеха. Дальнейшего развития эти мощности не требовали.

Размещение и использование производственных мощностей рыбомучных цехов Камчатрыбпрома в разрезе предприятий за 1985 г. приведено в табл. 6.

Таблица 6

	Производственная мощность		Использование
	т/год	уд. вес, %	Мощности, %
ПО Камчатрыбпром	62 142	—	76,6
в том числе на береговых предприятиях:	4 113	100,0	57,8
• Хайрюзовский РКЗ	451	11,0	42,6
• Крутогоровский РКЗ	250	6,1	67,6
• Октябрьский РКЗ	908	22,1	75,8
• Озерновский РКЗ	1 654	40,2	40,7
• Усть-Камчатский РКЗ	369	9,0	83,8
• Олюторский РКЗ	481	11,6	64,4

Вместе с тем, на всех сезонных базах, занимающихся посолом и заморозкой, отсутствовали мощности рыбомучного производства. Часть рыбных отходов частично передавалась на близлежащие сельскохозяйственные фермы, а часть вообще не использовалась. В целях их полной утилизации, Минрыбхоз СССР приказом № 231 от 20 апреля 1987 г. требовал устройства на базах рыбомучных цехов (отделений).

7.2. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БРОП ДО 2005 г.

В начале 12-й пятилетки Камчатским отделением института Гипро-рыбпром на основании выданного ТИНРО прогноза возможного вылова лосося до 2020 г. были выполнены расчеты потребности в создании дополнительных мощностей БРОП.

Производство консервов отличается наибольшей механизацией и производительностью труда работающих, оно дает возможность круглогодичной загрузки заводов. Это обстоятельство рассматривалось как способствующее решению вопросов закрепления кадров и социального развития поселков побережья. В связи с этим в 12-й и последующих пятилетках предполагалось продолжить работу по дальнейшему развитию консервного производства. Это развитие должно было проводиться в оптимальных размерах, соотносясь с развитием вспомогательных отраслей и рациональным размещением трудовых ресурсов. Расчетная

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

потребность в мощностях консервных цехов БРОП (муб в год) с учетом возможностей сырьевой базы, приведена в табл. 7.

Таблица 7

	1986- 1990	1991- 1995	1996- 2000	2001- 2005
Мощность на начало периода	108,4	155,0	164,6	178,3
Выбытие мощности	3,9	52,6	34,3	—
Намечаемый выпуск продукции	155,0	156,0	162,3	164,5
Дефицит мощности	50,5	60,8	47,5	—
Намечаемое увеличение	50,5	62,2	48,0	—

Развитие мощностей РКЗ предполагалось осуществить за счет:

- реконструкции и технического перевооружения ряда работающих консервных цехов с целью увеличения их производительности, механизации труда, замены оборудования на существующих площадях (Крутогоровский, Озерновский, Петропавловский и Олюторский РКЗ);
- строительства нового консервного цеха в Октябрьском РКЗ;
- переноса оборудования в новое помещение консервного цеха в Хайрюзовском РКЗ;
- переноса консервного производства Усть-Камчатского РКЗ на новую площадку в цунамибезопасную зону;
- разработки поточно-механизированных линий по производству консервов из пищевых отходов, оснащения ими всех РКЗ;
- внедрения и освоения новой технологии в производстве;
- механизации труда и внедрения новой техники;
- расширения ассортимента консервов оснащением заводов дополнительными линиями бланширования и копчения;
- массового производства пресервов в мелкой расфасовке;
- перевода на новую технологию и механизацию всех процессов вспомогательного производства, хранения и транспортировки сырья, готовой продукции, тары и материалов;
- организации на заводах производства цельноштампованной банки из алюминия.

При расширении, реконструкции и техническом перевооружении особое внимание предполагалось уделить разработке участка приема рыбы, ее первичной обработки, хранению сырья, дефростации мороженных полуфабрикатов. Все консервные цеха следовало оборудовать хранилищами для обеспечения двух—трех суточным запасом сырья.

Производство мороженных рыботоров отличается большими объемами суточной переработки рыбы с наименьшими трудовыми затратами. Увеличение мощностей морозильных отделений холодильников должно позволить в период массового хода рыбы вести в больших количествах ее первичную обработку и подготовку полуфабрика-

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

тов для консервных цехов. Расчетная потребность в дополнительных мощностях БРОП, т/сут, по заморозке рыбы приведена в табл. 8.

Таблица 8

	1988- 1990	1991- 1995	1996- 2000	2001- 2005
Мощность на начало пятилетки	543	823	1 170	1 270
Выбытие мощности	223	193	175	85
Намечаемый выпуск продукции, тыс. т	16,7	29,8	32,7	34,1
Дефицит мощности	463	458	233	99
Намечаемое увеличение	503	540	275	105

Главным направлением в развитии мощностей для заморозки рыбы была признана замена имеющихся морозильных камер на интенсивные плиточные аппараты и конвейерные воздушные.

В целях дальнейшего развития морозильных мощностей предусматривались следующие мероприятия:

— техническое перевооружение морозильных отделений Хайрюзовского, Оссорского, Анапкинського и Усть-Камчатского РКЗ;

— реконструкция морозильных отделений в Крутогоровском, Октябрьском, Озерновском, Олюторском РКЗ;

— специализация рыбозавода им. С. М. Кирова на выпуск мороженой продукции при переносе его на новую площадку в с. Устьевое;

— увеличение мощности морозильных отделений в Октябрьском и Озерновском РКЗ до 230 и 115 т/сут соответственно, в Крутогоровском, Олюторском, Оссорском, Корфском до 100 т/сут.

При реконструкции морозильных отделений необходимо решать вопросы блокирования разделочных отделений холодильников с консервными или посольными цехами. Перспективным направлением является внедрение новых технологий, в особенности касающиеся продления сроков хранения мороженой продукции.

Соленые рыботоровары. Нарращивание объемов выпуска соленой продукции из лососей вначале предполагалось осуществить путем реконструкции и технического перевооружения посольных цехов. Затем следовало внедрить и последовательно перевести производство соленого лосося на новую технологию прерванного бочкового или контейнерного посола. В целях рационального использования производственных площадей, оборудования, а также упорядочения технологических связей, во время реконструкции проектировалось обеспечить блокирование морозильных и посольных отделений в холодильниках.

Производство икры. Рост объемов производства продукции из лосося однозначно должен определять и возрастание количества красной икры. В связи с этим необходимо было за счет строительства новых, расширения и реконструкции действующих осуществить развитие

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

мощностей икорных цехов с внедрением поточных механизированных линий и отдельного оборудования для производства икры.

В табл. 9 представлено размещение объемов выпуска икры лососевых БРОП до 2005 г. с учетом сложившейся структуры, производственных мощностей и состояния сырьевой базы.

Таблица 9

Предприятие	Период, г.			
	1990	1995	2000	2005
Хайрюзовский РКЗ	60	60	80	80
Крутогоровский РКЗ	90	280	310	320
РЗ им. С. М. Кирова	110	260	280	320
Октябрьский РКЗ	170	390	400	430
Озерновский РКЗ	120	210	230	260
<i>Итого по западному побережью</i>	<i>550</i>	<i>1200</i>	<i>1300</i>	<i>1410</i>
Петропавловский РКЗ	240	170	170	180
Усть-Камчатский РКЗ	260	230	270	290
Хайлюлинский РЗ	300	240	200	330
Оссорский РЗ	170	150	180	210
Анапкинский РЗ	130	150	180	210
Корфский РЗ	200	150	130	210
Олюторский РКЗ	150	120	120	120
<i>Итого по восточному побережью</i>	<i>1 450</i>	<i>1 210</i>	<i>1 250</i>	<i>1 550</i>
Всего:	2 000	2 410	2 550	2 960

Из таблицы видно, что развитие производства икры может иметь устойчивую тенденцию роста. При этом общее увеличение выпуска за рассматриваемый период составит 48 %. Более интенсивный рост возможен на предприятиях западного побережья. Это объясняется, во-первых, прогнозом более интенсивного подхода лососей; во-вторых, более высокими темпами ведшейся реконструкции предприятий этого района, включая базы сезонной обработки.

Копченые и кулинарные изделия. Имевшиеся в середине 1980-х гг. на Петропавловском РКЗ мощности по производству кулинарных изделий обеспечивали рост объемов производства этих рыботоров на перспективу. Расширение ассортимента выпускаемой продукции предполагалось обеспечить за счет замены оборудования и установки нового по ежегодно разрабатываемым организационно-техническим мероприятиям.

Существовавшие мощности по производству копченых рыботоров и их техническое состояние сдерживали производство этого вида продукции в запланированных объемах. В области отсутствовало производство сушено-вяленой продукции, что требовало ввода дополни-

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

тельных мощностей. Потребность в дополнительных мощностях копильных и кулинарных цехов приведена в табл. 11.

Таблица 11

	1960-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005
Выпуск продукции, т/сут	1 256	1 256	1 900	2 100
Мощность на начало периода, т/год	4,4	4,4	6,3	7,5
Выбытие мощности, т/год	—	352	—	—
То же, т/сут	—	1,3	—	—
Намечаемый выпуск продукции на конец периода, тыс. т	1,3	1,7	1,8	2,0
Дефицит мощности, т/год	100	820	100	—
Намечаемое увеличение мощности, т/год	—	1 000	200	—

Обеспечение выпуска копченых балычных и сушено-вяленых рыботоров в намеченных объемах следовало осуществить за счет ввода дополнительных мощностей. В связи с этим предусматривалось строительство посольно-копильного цеха на Петропавловском РКЗ, в котором предполагалось сконцентрировать все мощности холодного копчения, и техническое перевооружение копильного отделения в блоке обрабатывающих цехов.

Мощности по производству продукции горячего копчения дальнейшего развития не требовали, поскольку обеспечивали необходимый рост объемов производства на перспективу.

Кормовая рыбная мука. Исходя из сложившихся мощностей цехов по производству кормовой рыбной муки, их использования и режима работы, был сделан расчет потребности в их наращивании, приведенный в табл. 12.

Таблица 12

	Единица измерения	1986-1990	1991-1996	1996-2000	2001-2005
Мощность на начало периода	т муки/год т сырья/сут	4 113 405	3 749 360	6 281 510	7 170 680
Выбытие мощности	т муки/год т сырья/сут	704 45	300 30	— —	— 30
Намечаемый годовой выпуск продукции на конец периода	тыс. т	3,4	5,975	6,772	6,816
Дефицит мощности	т муки/год	380	2 832	889	34
Намечаемое увеличение	т муки/год	340	2 832	809	34

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В период 1991—1995 гг. предполагалось окончание начатого в 1985 г. строительства жиромучного витаминного цеха на Петропавловском РКЗ.

Оборудование по производству рыбной муки на других БРОП размещалось в зданиях, находившихся в удовлетворительном состоянии. Их мощности обеспечивали переработку отходов производства основных цехов, а также переработку малоценных пород рыбы, сдаваемой на выработку муки промысловым флотом.

Так выглядели основные направления развития БРОП Камчатской области, реализацию которых планировалось осуществить во второй половине 1980-х и начале 1990-х гг. Изменившаяся к началу 1990-х гг. политическая и экономическая ситуация в стране не позволила в достаточном объеме провести в жизнь предполагавшиеся изменения.

Подготовил к публикации С. В. Гаврилов

СЕРОГЛАЗКА НА ПЕРЕЛОМЕ: РЕАЛИИ ВОСЬМИДЕСЯТЫХ

Тысяча девятьсот восемьдесятый — завершающий год десятой пятилетки — был знаменателен в качестве общественных и экономических реалий того времени. Пожалуй, это было время пика той атмосферы пусть и формального, но единодушия в общественных настроениях, в экономических и нравственных устремлениях народа огромной страны. И еще это был пик ожидания — почти уверенности! — что еще чуть-чуть, еще немного — и что-то чудесное произойдет в нашей жизни, настанет это время всеобщего благоденствия, которого так долго ждали и к которому так долго и трудно шли... Надо лишь еще чуток поднатужиться. Такое красивое это было время — и такое опасное, потому что за неоправданным очарованием следует разочарование, и какие только формы не принимает это разочарование в нашей непредсказуемой и такой размашистой стране. «Раззудись, плечо, размахнись, рука», — такая она, Россия, и что тут поделать? Разочарование по-русски, — оно пришло уже через пять лет, открыв новую эпоху в нашей жизни...

Вернемся, однако, в те дни, вернемся в Сероглазку, где жил и трудился безусловный лидер колхозного промыслового флота страны — рыболовецкий колхоз имени В. И. Ленина.

Стоял июль восьмидесятый, в Доме культуры поселка отмечали День рыбака, и колхоз с привычной горделивой сдержанностью принял два переходящих Красных знамени: одно — за победу в социалистическом соревновании по итогам второго квартала, а другое — экипажу БМРТ «Технолог», лучшему экипажу тех дней. Председатель правления Сергей Иванович Новоселов говорил тогда в докладе, что текущие планы значительно перевыполнены и через несколько дней колхоз начнет работать уже по графику сентября.

В те дни страна готовилась к очередному 26-му съезду КПСС и, по традиции, коллективы принимали повышенные социалистические обязательства в качестве трудовых подарков съезду — эпохальному событию в жизни страны. Новоселов сказал тогда, что коллектив имеет возможность пересмотреть свои ранее принятые обязательства и вместо 115 тыс. т рыбы выловить 120, и более того — планы пятилетки выполнить уже к 10 августа. Собравшиеся в зале рыбаки аплодировали, и секретарь парткома Александр Александрович Молев не стал ставить это предложение на голосование — к чему формальности в такой атмосфере? — а просто улыбнулся из президиума доброжелательности зала:

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

— Тогда позвольте мне, товарищи, считать ваши аплодисменты, как согласие...

Помню, как поднялся тогда из президиума и пошел к трибуне капитан-директор «Технолога» Анатолий Андреевич Пономарев, пошел и сказал:

— Мы тоже у себя пересмотрели обязательства и решили в честь двадцать шестого съезда взять в этом году двести пятьдесят одну тысячу центнеров рыбы. Поздравляю всех вас и желаю хорошего праздника!

Тогда я любовался, с каким спокойным достоинством возвращался Пономарев на свое привычное место в президиум, в круг таких же, как и он, знаменитых рыбаков тех лет. Тогда я просто отметил для себя: красиво идет мужик. А ныне, вспоминая эту сцену, думаю о том, что за последние годы мы в суматохе выживания утратили важнейшую составляющую глобального экономического преуспевания — внутреннее достоинство труженика. За это утверждение приношу извинения мудрейшим экономистам современности, до которых мне, естественно, далеко. Но у меня есть аргумент, который трудно игнорировать. И потому, имея целью говорить о колхозной экономике восьмидесятых, я чувствую себя обязанным отвлечься на эту самую составляющую.

В те годы газеты вдруг запестрели рубриками типа «Нравственность — категория экономическая». Обращаю внимание на эту многозначительную формулировку. Не принято было тогда говорить о нравственности, морали и прочих тонких эфимериях как о чем-то самодостаточном, страна было устремлена в трудовые свершения, и только отсюда выводились все нравственные категории общественного сознания.

Но время пришло! Некий невидимый стрелочник направил «наш паровоз» уже по иному пути, общепринятая пропаганда уже не могла игнорировать этот пока еще непонятный, но уже факт... И это застенчивое возведение нравственности в экономическую категорию было призвано как бы извинить утверждение нового фактора нашей жизни. Он свой, ребята, этот фактор, он — экономический, не бойтесь его...

Зачем я это говорю? А затем, что экономическое процветание Сероглазки — в назидание нашим дням! — было в значительной степени обусловлено как раз этим фактором. Что я и намерен показать, прежде чем перейти к разделу собственно промысловой экономики.

Вот как понимал это в те дни руководитель лучшего рыбопромыслового хозяйства Камчатки Сергей Иванович Новоселов. Мы беседовали с ним тогда, он как-то по-домашнему объяснил колхозные успехи страстной привязанностью людей к своей земле, к своему поселку, и

потому — друг к другу. И рассказал мне очень милую историю с резным домиком.

Домик этот он увидел на фотографии в каком-то журнале: небольшой такой резной домик, изукрашенный весь, как игрушечка, и рядом стоял его хозяин-умелец. «И вот я подумал, — говорил Новоселов, — какая же сила заставит того человека покинуть свой домик, в который вложено столько души и труда. Не денег, заметьте, а души и труда...». Тридцать лет назад, говорил председатель, никто из нас и постичь не мог разумом, что наша Сероглазка будет вот такой, как сейчас. Но мы просто очень верили, что завтра будет обязательно лучше, надо только хорошо работать. Вот этот же Пономарев... Он был первым капитаном нашего первого БМРТ «Сероглазка». И когда он из рейса возвращался, всегда говорил: «Вот мы еще один дом колхозу привезли...» Это он сверхплановую прибыль на дома пересчитывал. Так вот и возили рыбаки наши из года в год, кто что сумеет: кто дом, кто площадь, кто больницу, кто цех, кто школу...

И навозили-таки! Тогда, в июле восьмидесятого, основные фонды колхоза составляли почти шестьдесят миллионов рублей, из которых только в рыбной отрасли — двадцать восемь миллионов. (Я не знаю, как эти цифры соотносятся с деньгами сегодняшними, но мне почему-то кажется, что они вполне соотносимы с бюджетом Камчатки наших дней. С благодарностью приму от специалистов поправки и критику, если таковые последуют). В колхозе было тогда три десятка промысловых судов, из которых пять больших морозильных траулеров и семь средних. На балансе колхоза — более семисот квартир, больница, школа, аптека, магазины, Дом культуры, музыкальная школа и другие административные и бытовые здания, а также блок цехов — корпусный, слесарный, токарный, сетепопшивочный... И еще много прочего. В моем блокноте осталась тогда и мимоходом оброненная фраза Новоселова: «Мы патриоты своего колхоза, и в этом наше главное преимущество». Это была именно будничная фраза, без того агрессивного надрыва, с каким сейчас произносится слово «патриотизм». Это ведь так естественно: быть патриотом — приверженным отечеству — большому или малому. И еще в этой же связи: очень характерным теперь, годы спустя, кажется мне некоторое беспокойство Новоселова по поводу дополнительной инициативы Пономарева (а тогда это казалось нелогичным): «Я с ним еще потолкую», — едва ли не с угрозой обронил тогда Новоселов, а на мое недоумение пояснил: «Да ведь делает, пополам перервется, а сделает», и это «пополам перервется» было явной тревогой за экипаж, за его сверхнапряжение: «Они же с радостью на этот рекорд пойдут, потому что рекорд этот наверняка союзным будет».

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Итак: в своих экономических устремлениях тогдашнее руководство колхоза базировалось на — прежде всего! — заботе о сотрудниках, о людях. Вот характерная запись беседы с колхозным экономистом Ниной Ивановной Землянухиной: «Сергей Иванович настаивал на замене МРС-80 на МРС-150 и МРС-225, потому что на маленьких суденышках очень плохие условия для жизни рыбаков». Я переспросил — ведь с экономистом говорю — не идет ли речь о более высокой производительности этих судов. Нина Ивановна удивилась: «Да нет, они были убыточны первое время, и члены правления заранее это знали, потому и сомневались. Но Сергей Иванович настаивал: сначала рыбаку бытовые условия, пусть и в убыток, а уловы и прибыль потом все равно придут».

В те дни в моем блокноте появилась и такая запись: «Экономика работает на кадровую политику, кадровая политика — на экономику». В наши дни понятие кадровой политики практически исчезло из словарей руководителя — благо, безработица позволяет мгновенно замещать «недовольных». Такова жестокая реальность времени, где процветает так называемый трезвый реализм, он же прагматизм. Тоже так называемый. Эти строки продиктованы вовсе не ностальгическими настроениями по поводу времен, когда «вода была мокрее». Они продиктованы именно реалистическими соображениями. Именно прагматическими соображениями самой что ни на есть патриотической заботы об экономическом и нравственном процветании Отечества. В устах С. И. Новоселова эта концепция тогда, в восьмидесятом, звучала так:

— Скажем, построили мы среднюю школу. Для нас это не только образовательный, но и кадровый вопрос. Мы росли, каждый специалист на вес золота, а тут он уходит, этот специалист. Говорит: дети подрастают, школа далеко. Резонно? Построили школу. Опять уходит. Говорит: ребенок хочет музыкой заниматься, а где здесь? Правильно говорит. Построили музыкальную школу. Потом ему далеко в город ездить, зубы лечить — и мы беремся за поликлинику...

Здесь я хочу прервать Новоселова следующей экономической справкой. Средний заработок по колхозу в 1980 г. был 600 руб. — куда как выше тогдашнего прожиточного минимума и многие помнят, что устроиться на работу в колхоз для многих было серьезной удачей. Кроме того, из общественных фондов потребления на каждого члена колхоза уходило по 1 860 руб. в год. В море у рыбака — бесплатное и усиленное питание. Колхоз имел собственную базу отдыха «Алые паруса», на содержание которой шло 80 тыс. руб. ежегодно. Отпуск — увеличенный, спецодежда — бесплатная. Выходишь на пенсию — 120 руб., как из пушки, и разницу между этой суммой и скромной государственной тоже колхоз доплачивал...

Новоселов, между тем, заканчивал свои размышления следующим вполне философским выводом: «Жизнь так уж сделана, что потребности всегда и справедливо опережают возможности. Опережают — но ведь и постоянно ведут за собой эти самые возможности, развивают их, вот в чем дело! А потом все равно опережают...»

В качестве прямого следствия этой философской системы Сероглазка в 1980 г. была мощнейшим в экономическом отношении хозяйством. За пятилетку каждый рыбак Сероглазки привез к родному причалу в среднем 800 т рыбы. Один только колхоз — и пятнадцать процентов общекамчатской добычи рыбы. Мало сказать это, надо больше — в рыбодобывающей отрасли СССР это было единственное в своем роде столь крупное, экономически мощное и многоотраслевое предприятие страны.

Однако ошибется всякий, кто полагает, что я рисую безоблачную картину жизни предприятия периода конца десятой пятилетки. Это не так. Я уже высказывал предположение, что десятая пятилетка была пиком подъема, своеобразной вершиной, после которой экономика страны стала вполне заметно для глаза идти вниз — а куда же еще идти после вершины? — и через две пятилетки достигла-таки того места, куда шла.

Эта общесоюзная тенденция не обошла, разумеется, и наш колхоз. Тогда же, после праздничных дней, руководители и экономисты хозяйства не скрывали от меня своей тревоги: рентабельность производства — этот основной показатель экономической деятельности — неуклонно падала. В девятой пятилетке колхоз получал на каждый вложенный в производство рубль 22 копейки чистой прибыли. В те блаженные дни Новоселов, будучи в Министерстве рыбного хозяйства, мог позволить себе чисто камчатский жест («старики» помнят, как в былые времена наши капитаны в Москву летали буквально на денек — просто хотелось поужинать в столичном ресторане). Вот и Новоселов: «Сколько стоит БМРТ? Три миллиона? Продайте — деньги сразу перевожу, никаких рассрочек!» Так то было в семидесятых, но государство не было готово к таким торговым сделкам без предварительных согласований, лимитов и распределений. На широкий жест Новоселова Министерство вежливо улыбнулось, но траулер не продало. Но вот год восьмидесятый... Уже было не до жестов: та самая рентабельность упала до пяти копеек на рубль, вчетверо за пять лет! — и прибыль уже не могла обеспечить необходимых расходов постоянно растущего хозяйства. Сероглазка зеркально отражала общесоюзные тенденции!

Необходимость заставила обращаться за помощью «в инстанции» — КМПО, Дальрыбу, Министерство, а также партийные и советские органы. Да, это был год перелома: страна уже не могла помочь

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

своей промышленности, и я не буду говорить о причинах — квалификация не та, но современные экономисты и политологи уже написали тома и тома трудов на этот счет. Я могу уверенно говорить только о фактах, которые наблюдал как журналист. Факты простые: я видел коллекцию министерских ответов на отчаянные просьбы из Сероглазки: «Вопрос будет рассмотрен и о результатах рассмотрения вам будет сообщено». Толстая такая папка ответов с одной и той же фразой.

Три кита, на которых стоит любое рыболовецкое предприятие: флот, материальное снабжение и сдача улова. И еще: пересмотр расчетных цен на готовую продукцию из лосося и пополнение станочным парком и оборудованием его судоремонтной базы. В те дни главной заботой руководства колхоза было как раз обеспечение именно этих приоритетов для дальнейшего динамичного развития. Но мы теперь-то знаем: динамика именно в то время уже изменила свой прежний вектор на противоположный. Это было еще неизвестно массам «внизу». Общественное сознание все еще было под гипнозом «неуклонного развития», мощная пропагандистская машина страны добросовестно пропагандировала этот тезис, и многим казалось, что если что-то не стукнется, не получается — надо просто хорошо объяснить руководящим товарищам — они поймут, исправят, помогут — и всё наладится... Повторю: тогда, на стыке десятой и одиннадцатой пятилеток, этой наивной верой еще были полны миллионы, и среди них — ваш покорный слуга.

Но мы всё еще были одной семьей, мы заботились друг о друге, как умели, и мы искренне стремились помочь друг другу — тоже как умели. Сегодня я понимаю наивность, с которой я тоже стремился помочь Сероглазке — как журналист, разумеется, — и тоже думал, что если я постараюсь хорошо объяснить несправедливость равнодушия к нашей камчатской гордости, этому замечательному колхозу, то всё и устроится к лучшему. Прошу прощения, но мне придется привести сейчас фрагмент моей статьи в «Камчатской правде» 1980 г., поскольку в этом фрагменте как раз и отражается одна из болевых точек экономики этого хозяйства на стыке двух пятилеток. И потому еще, что здесь, в этом фрагменте, содержится уже навсегда ушедшая в историю и неизвестная молодому современному промысловнику подробность колхозной рыбалки.

«...Подобная помощь нужна каждому предприятию Камчатки, но возьму на себя смелость сказать, что колхоз в этом вопросе имеет право на приоритет, на особое в некотором роде отношение к его нуждам. Поскольку эта точка зрения, безусловно, требует аргументации, я даже готов исключить из нее такой, например, веский довод, как внушительный удельный вес колхозной добычи в общекамчатских уловах.

Начну же я с главной и, в общем-то, справедливой претензии, которую предъявляют колхозным рыбакам из года в год: почему они сдают рыбу на сторону...

Такую обиду представители Камчатрыбпрома высказывали неоднократно, слышал я ее десятки раз и, в общем-то, разделял. В самом деле, обидно: из камчатских уловов эта рыба уходит — уходит приморцам, магаданцам или сахалинцам. План свой Сероглазка, конечно, все равно выполнит, но эти десятки сотни тонн, списанные с колхозного счета!

А колхозные капитаны все-таки сдают и наверняка еще долго будут сдавать рыбу «на сторону», и делают они это с болью душевной, потому что безмерно преданы своей Сероглазке и своей Камчатке. Но дело в том, что капитан, как и его колхоз, целиком и полностью от улова зависит, он «от хвоста» живет. И когда колхозный рыбак стоит в ожидании сдачи улова, он за это ожидание ни копейки зарплаты не получает, в то время, как рыбаку гослова средняя зарплата идет. И вот этой существенной разницы почему-то никто не учитывает, и ни разу я не слышал, чтобы представитель Камчатрыбпрома, обязанный эту самую сдачу организовать, сказал, что он своей нераспорядительностью оставляет колхозного рыбака без зарплаты, а колхоз — без дохода.

Капитан же, обязанный кормить рыбака и заботиться о колхозной кассе, ждать не может. Он должен ловить! И потому он ищет благодетеля и умоляет его принять рыбу, выручить. Благодетель выручает, даже если сам забит рыбой, он думает о перспективе и потому ставит условие: «Выручаю себе в убыток, такой уж я добрый человек. Только, если будет безрыбье, ты тоже выручишь меня, мне сдавать будешь...». И капитан обещает, и делает. Когда свои базы полны сырцом — это незаметно. А когда безрыбье? Когда камчатская база сидит на голодном пайке, а камчатский капитан чужим рыбу сдает — это же какой шум поднимается! Так что прикажете делать? Капитан словом связан. Попробуй обмани — мгновенно разнесется по эфиру, что с этим капитаном дела делать нельзя: слов не держит. Куда в этом случае денется колхозник со своим полным трюмом? А возьмите снабжение, которым колхозники обеспечиваются в последнюю очередь, — где его достает колхозный капитан? У того же благодетеля. И на тех же условиях.

И вот теперь я предлагаю ответить на вопрос: заслуживает ли колхозный рыбак «режима особого благоприствования» в вопросах сдачи улова? Даже если забыть об интересах колхоза, а исходить из интересов области? И не только из экономических, а даже из воспитательных интересов исходить, поскольку и колхозный рыбак — член большого камчатского коллектива и, вынужденный заработка ради поступаться коллективными интересами, несет определенный нравственный убыток».

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Такой вот фрагментик, но это ведь касалось только одной из проблем, которые уже явно проявились для специалистов, работающих в этой отрасли, но еще не были очевидны для тех, кто смотрел на Сероглазку со стороны. Для тех, со стороны, колхоз все еще был процветающим хозяйством с крепкой экономической и социальной базой. Переходящие Знамена, и первые места в сводках добычи только укрепляли это впечатление во всех инстанциях, куда обращалось руководство колхоза, уже давно встревоженное ясной для этого руководства тенденцией спада производства.

Тенденция же, между тем, была яснее ясного. В сравнении с базовым 1975 г. вдвое увеличился расход топлива, поскольку истощилась сырьевая база, что значительно увеличило поисковые переходы, да и сам флот изнашивался, а новых судов уже не было. Добавила проблем с горючим и организация сдачи улова: шесть часов судно на лову, двенадцать часов идет на сдачу к рыбозаводу, здесь еще простоит в ожидании сдачи бог весть сколько, потом снова двенадцать часов идет в район лова... Вот и считайте непроизводительный расход горючего и промыслового времени. Золотые времена, когда Петропавловский рыбозавод в море у рыбака улов принимал, закончились, завод к десятой пятилетке свои плавсредства ликвидировал — тоже экономика достала!

Что-то уже случилось с нашей экономикой к тому переломному году... Ах, если бы только с экономикой!

«Экономика должна быть экономной», но почему-то никак не хотела таковой становиться. В частности, еще и потому, что все рекомендации тогдашнего ТИНРО и его тревоги по поводу истощения сырьевой базы никак не влияли на политику огульного рыболовства. В сводках породного состава добычи уже к восьмидесятому году резко уменьшилась доля высокорентабельных рыб. Хек, пристипому и сельдь Сероглазка последний раз брала в 1976 г., а в том самом 1980-м году 94 % вылова уже составляет минтай, и только один — один! — процент падает на иваси... Сероглазка пока еще живет старыми запасами бывшего технического могущества — пять больших морозильных траулеров, как-никак! А это значит, есть пока и обработка, которая и дает колхозу больше половины прибылей. Пока дает. Но ведь самому молодому БМРТ уже больше десяти лет, а самому старому, «Сероглазке» — шестнадцать. Пора списывать, ремонтировать уже денег нет. А на подходе к списанию еще семь СРТР и два МРС-80, механики говорят, три-четыре года продержатся, не больше.

Право, я вполне понимал колхозных специалистов с их тревогами, и тревоги эти, хорошо помню, как-то отодвинули в моем сознании те недавние торжества по случаю Дня рыбака. Я спросил тогда наивно, а почему бы не сосредоточиться на оставшейся пока дорогой рыбке-

иваси, почему только один процент? Ведь приморцы вон как её берут, а уж об иностранцах и говорить нечего... В ответ — вздохи: куда же с нашими старыми судами за этой стремительной рыбой гоняться, да в тех могучих течениях! Тот процент — это мы износом своих судов берем, буквально износом. На ивасях нужны мощные современные боты, без бота на ивасях делать нечего...

Кстати: вот маленькая цифровая иллюстрация к этим вздохам. Как раз в дни наших бесед колхоз представил на рассмотрение правления межколхозного объединения такую смету. Добыча 4 000 т лосося, 14 000 т иваси и 3 000 т сельди даст колхозу 3 700 тыс. руб. чистой прибыли. (Ремонт флота, между прочим, требует около 5 000 000 руб.). И колхоз надеялся, что КМПО, взглянув на эти расчеты, окажет необходимую помощь. Просил колхоз выделить ему под эти расчеты в следующей пятилетке 10 судов: шесть СТ и четыре СРТМ-502.

Обещали два средних траулера, как я узнал через некоторое время. Радости было мало, поскольку Сероглазка уже не могла заплатить за эти суда из своей кассы, как в былые времена. Собирался Новоселов брать кредит в банке. Впервые за двадцать лет. А кредит — его, понимаешь, отдавать надо... И еще тогда говорил мне в сердцах Сергей Иванович:

— Ну пускай бы вызвали в то же КМПО или Дальрыбу, пускай бы кулаком постучали: как ты, мол, такой-сякой Новоселов допустил такое! Вот тогда бы я объяснил, тогда бы я хоть знал, что меня выслушали внимательно, что проявили хоть какую-то заинтересованность... А пока — словно в ватную стену стучу.

... Для чего же я вспоминаю сейчас эти события двадцатилетней давности? Для истории камчатской экономики, вообще для историков?

Да, но не только. И далеко не только. Перечитывая свои записи, я думаю о том, что мы с обычной человеческой недальновидностью действительно просмотрели первые симптомы тех грандиозных и трудных перемен, которые разразились в нашей стране в начале девяностых, и плоды которых мы и пожинаем сегодня. Наследники могучей державы, мы незаметно для себя потеряли это наследство. И я не думаю, что кто-то персонально был в состоянии, даже если бы захотел, остановить этот процесс. Сейчас многие пытаются персонифицировать виновников, но мне кажется, что любая персонификация будет ошибкой. Искать виноватых легко, но не мудро, особенно если речь идет о событиях таких масштабов. Умная наука историография никогда не соотносила исчезновение могучих в прошлом держав с поступками каких-либо личностей, но лишь предположительно говорила о комплексе причин, лежащих в рамках глобальных космоисторических процессов.

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

С моей точки зрения Сероглазка — очень показательный пример именно в этом смысле, хотя таких примеров вообще-то не счесть, и вся история нашей страны последнего столетия есть такой пример. Помимо журналистской деятельности мне пришлось заниматься и некоторыми исследованиями в области поведения макросистем, поэтому я знаю, что всякая высокоорганизованная система адекватно отвечает на любое воздействие. В наши дни, когда это понято уже многими учеными, разрабатываются, например (кстати, именно учеными нашей Академии рыбопромыслового флота), *неистощительные технологии* рыбного промысла. Пусть это первый маленький шаг в области экоэтики, но во времена Сероглазки и мысли не возникало даже о таком шаге. Тогда технологии рыбного промысла были именно *истощительными*. Но ведь эти технологии работали не только в области техники промысла! Эти же *истощительные* технологии работали и в социальной сфере, и я не случайно привел тревожные слова Новоселова по поводу намерения капитана Пономарева идти на повышение рекорда — «Пополам перервется, а сделает» — помните? Все эти сверхнапряжения, встречные планы, повышенные обязательства, трудовые вахты... Те же технологии работали и в экономике — до износа, те же технологии работали и работают всё еще в нефтяной, газовой и любой другой добывающей отрасли. Планета — это макросистема. Социум — это макросистема. И поскольку любая макросистема является высокоорганизованным *организмом*, законы *жизнедеятельности* которого мы еще не знаем, это организм имеет механизмы активного сопротивления насилию. Той самой истощительной технологии... Мы уже отмечаем поразительную динамику различного рода катастроф по всей нашей изнасилованной планете — отчего бы нам не соотнести эту динамику с той социально-экономической катастрофой, которая произошла с нашей страной?

Мы — всего лишь свидетели и современники такого космоисторического перелома, масштабы и значение которого предстоит осмыслить и оценить не нам, но далеким потомкам. А нам, оказавшимся вдруг в новой стране и в новых условиях, следует, наверно, дружно приложить силы к тому, чтобы как можно уютнее и деликатнее, не нарушая законов приютившего нас времени, обустроиться на новом месте. Мне кажется, это и есть здоровый прагматизм.

**Изменение численности судов морского транспортного флота АКО
в 1928—1936 гг.**

Год	Наименование и тип судна	Примечание
1928	1. Теплоход «Охотск» (700 т) 2. Парусно-моторная шхуна «Чукотка» (550 т) 3. Пароход «Камчатка» (2 520 т)	Суммарная грузоподъемность судов к концу в 1928 г. 1 250 т. «Камчатка» переоборудована в транспорт зимой 1928/1929 гг.
1929	1. «Охотск» 2. «Чукотка» 3. «Камчатка» 4. Пароход «Эскимос» (3 400 т) 5. Пароход «Якут» (3 100 т) 6. Пароход «Тунгус» (3 100 т) 7. Пароход «Ламут» (3 100 т) 8. Пароход «Юкагир» (3 100 т) 9. Катер «Кит» (50 т) 10. Катер «Скунс» (25 т) 11. Пароход «Ительмен» (5 000 т)	Суммарная регистрационная вместимость флота в 1929 г. составляла 17 694 рег. т. Грузовместимость флота достигла 19 645 т
1930	1. «Чукотка» 2. «Камчатка» 3. «Эскимос» 4. «Якут» 5. «Тунгус» 6. «Ламут» 7. «Юкагир» 8. «Кит» 9. «Скунс» 10. «Ительмен» 11. Пароход «Орочон» (5 100 т) 12. Пароход «Гиляк» (3 100 т) 13. Пароход «Коряк» (3 100 т)	«Охотск» погиб в результате пожара. Пароход «Орочон» прибыл в Петропавловск в августе. Пароходы «Гиляк» и «Коряк» пришли во Владивосток. Осенью пароходы «Гиляк», «Коряк», «Тунгус», «Юкагир», «Ламут» и «Камчатка» были переданы владивостокскому Кработресту. Суммарная грузовместимость к концу 1930 г. 29 770 т
1931	1. «Чукотка» 2. «Эскимос» (3 400 т) 3. «Якут» (3 100 т) 4. «Ительмен» (5 000 т) 5. «Орочон» (5 100 т)	Парусно-моторная шхуна «Чукотка» погибла в августе 1931 г. Суммарная грузовместимость четырех транспортных пароходов составляла 16 600 т
1932 — 1933	1. «Эскимос» 2. «Якут» 3. «Ительмен» 4. «Орочон»	Суммарная грузовместимость флота 16 600 т, количество пассажирских мест — 191

Продолжение приложения 1

Год	Наименование и тип судна	Примечание
1934	1. «Эскимос» 2. «Якут» 3. «Ительмен» 4. «Орочон» 5. «Колыма» 6—10. Паровые траулеры «Дальневосточник», «Блюхер», «Восток», «Буревестник», «Палтус» грузовместимостью в среднем по 200 т	Суммарная грузовместимость транспортных судов составила 18 580 т. Количество классных пассажирских мест — 240
1935	1. «Эскимос» 2. «Якут» 3. «Ительмен» 4. «Орочон» 5. «Колыма» 6—10. «Дальневосточник», «Блюхер», «Восток», «Буревестник», «Палтус» 11. Пароход «Кижуч» (3 500 т) 12. Пароход «Чавыча» (3 500 т) 13. Пароход «Сима» (3 500 т)	Пароход «Кижуч» летом передан Северному Приморскому тресту, траулер «Блюхер» передан Дальморзверьпрому. Чистая грузоподъемность транспортов составила 25 752 т, суммарная пассажировместимость — 271 чел.
1936	1. «Эскимос» 2. «Якут» 3. «Ительмен» 4. «Орочон» 5. «Колыма» 6. «Чавыча» 7. «Сима» 8. «Дальневосточник» 9. «Восток» 10. «Буревестник»	Чистая грузоподъемность транспортных судов 25 412 т

Основные характеристики судов АКОФлота по состоянию на 1936 г.

«Колыма». Грузовой пароход, 1906, Норвегия, Христиания. Регистровая вместимость: 1 528,36 рег. т брутто, 915,21 рег. т нетто. Чистая грузоподъемность 1 200 т, дедвейт 1640 т. Средняя скорость хода 6 узлов. Пассажировместимость: 18 классных мест, 450 — в твиндеках. Запасы: угля 250 т, воды — 300 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 16, на стоянке с грузовыми операциями — 6, на стоянке без грузовых операций — 4. Расход смазки, кг/сут: на ходу 26, на стоянке — 7. Расход воды, т/сут: на ходу 6, на стоянке — 5. 4 лебедки грузоподъемностью по 3 т, 4 стрелы по 3 т и одна — 10 т. 4 шлюпки. Главная машина: вертикальная тройного расширения мощностью 930 л.с. Осадка в полном грузу 5,185 м, без груза — 1,83 м. Экипаж 48 чел.

«Якут». Грузовой пароход, 1919, США, Детройт. Регистровая вместимость: 2 693,5 рег. т брутто, 1 508 рег. т нетто. Чистая грузоподъемность 3 100 т, дедвейт 4 400 т. Средняя скорость хода 7 узлов. Пассажировместимость: 61 классное место, до 300 — в твиндеках. Запасы: уголь 975 т, вода — 631 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 30, на стоянке с грузовыми операциями — 9, на стоянке без грузовых операций — 5. Расход смазки, кг/сут: на ходу 28, на стоянке — 4. Расход воды, т/сут: на ходу 10, на стоянке — 8. 8 лебедок и 8 стрел грузоподъемностью по 5 т. 3 шлюпки. Главная машина: вертикальная тройного расширения мощностью 1 500 л.с. Осадка в полном грузу 7,31 м. Длина 87,37, ширина 13,31 м. Экипаж 50 чел.

«Эскимос». Грузовой пароход, 1919, Япония, Токио. Регистровая вместимость: 3 017,58 рег. т брутто, 1 869,05 рег. т нетто. Чистая грузоподъемность 3400 т, дедвейт 4 952,34 т. Средняя скорость 8 узлов. Пассажировместимость: 24 классных места, 700 — в твиндеках. Запасы: угля 600 т и трюм № 1 — до 1 000 т, воды 711 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 32, на стоянке с грузовыми операциями — 7,4, на стоянке без грузовых операций — 4,5. Расход смазки, кг/сут: на ходу 40, на стоянке — 9. Расход воды, т/сут: на ходу 12, на стоянке — 8. 9 лебедок грузоподъемностью по 3 т, 7 стрел по 4 т, 2 по 2 т и 1 тяжеловесная — 10 т. 4 шлюпки. Главная машина: вертикальная тройного расширения мощностью 1 500 л.с. Осадка в полном грузу 7,07, без груза — 3,84 м. Длина 93, ширина 13,3 м. Экипаж 50 чел.

«Сима». Грузовой пароход. Прежнее название «Таненфелс», 1923, Германия, Лютен. Регистровая вместимость 3 047,95 рег. т брутто, 1 738,3 рег. т нетто. Чистая грузоподъемность 3500 т, дедвейт 5 600 т. Средняя скорость хода 9 узлов. Пассажировместимость: 6 классных мест. Запасы: уголь 1 082,5 т, вода — 940 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 36, на стоянке с грузовыми операциями — 8. Расход смазки, кг/сут: на ходу 28, на стоянке — 4-8. Расход воды, т/сут: на ходу 10, на стоянке — 4-5. 9 лебедок грузоподъемностью по 5 т, одна швартовная. 8 стрел по 5 т, 2 по 3 т, 1 — 30 т. 4 шлюпки. Осадка в полном грузу 6,7, без груза — 2,2 м. Длина 102,96, ширина 14,7 м.

«Чавыча». Грузовой пароход, 1923, Германия, Любек. Регистровая вместимость: 3 020,64 рег. т брутто, 1 742,2 рег. т нетто. Чистая грузоподъемность 3 500 т, дедвейт 5 600 т. Скорость хода 9 узлов. Запасы: уголь 1 101 т, вода — 972 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 26, на стоянке с грузовыми операциями — 8, на стоянке без грузовых операций — 4. Расход смазки, кг/сут: на ходу 28, на стоянке — 4. Расход воды, т/сут: на ходу 7, на стоянке — 4-5. 10 лебедок: 4 грузоподъемностью по 5 т, 4 по 3,5 т и 2 по 3 т. 10 стрел по 3 т и одна тяжеловесная — 20 т. 4 шлюпки. Главная машина мощностью 1550 л.с. Осадка в полном грузу 6,71, без груза — 2,38 м. Длина 102,8, ширина — 14,6 м. Экипаж 50 чел.

«Ительмен». Грузовой пароход. Скорость хода 8 узлов. Чистая грузоподъемность 5 000 т, дедвейт 6 695 т. Пассажировместимость: 47 классных мест. Запасы: уголь 1 386 т, вода — 714 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 38, на стоянке с грузовыми операциями — 10,5, на стоянке без грузовых операций — 8. Расход смазки, кг/сут: на ходу 50, на стоянке — 10. Расход воды, т/сут: на ходу 10, на стоянке — 4—5. Главная машина мощностью 2 250 л.с. Экипаж 55 чел.

«Орочон». Грузовой пароход, 1917, Япония. Регистрационная вместимость: 4 583,75 рег. т брутто, 2 635,8 рег. т нетто. Средняя скорость хода 8 узлов. Чистая грузоподъемность 5 100 т, дедвейт 6 799 т. Пассажировместимость: 70 классных мест, до 1 200 — в твин-деках. Расход угля в сутки, т: на ходу 38,5, на стоянке с грузовыми операциями — 9,3, на стоянке без грузовых операций — 7. Расход смазки, кг/сут: на ходу 52,5, на стоянке — 10. Расход воды, т/сут: на ходу 12 (с пассажирами до 30 т), на стоянке — 7 (до 25). 3 шлюпки. Главная машина мощностью 2 400 л.с. Осадка в полном грузу 6,8, без груза — 3,05 м. Экипаж 55 чел.

«Кит». Паровой буксир-спасатель, 1921, Германия, Гамбург. Регистрационная вместимость 453,49 рег. т брутто, 66,0 рег. т нетто. Скорость хода 8 узлов. Дедвейт 453,5 т. Запасы: уголь 500 т, вода 85 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 20, на стоянке с грузовыми операциями — 5,5, на стоянке без грузовых операций — 3. Расход воды в сутки, т/сут: на ходу 6, на стоянке — 5. Одна лебедка и одна стрела грузоподъемностью по 2 т. Две шлюпки. Главная машина тройного расширения мощностью 1 045 л.с. Осадка в грузу: корма 4,2, нос — 3,8 м. Экипаж 28 чел.

«Буревестник». Паровой рыболовный траулер, 1930, Германия, Данциг. Регистрационная вместимость: 543,04 рег. т брутто, 172,22 рег. т нетто. Скорость хода 6 узлов. Чистая грузоподъемность 202 т, дедвейт 544 т. Пассажировместимость: 4 классных места. Запасы: уголь 141 т и 58 т в туковой яме, вода — 159,9 т. Расход угля в сутки, т/сут: на ходу 11,5, на стоянке с грузовыми операциями — 3,4, на стоянке без грузовых операций — 2,3. Расход смазки, кг/сут: на ходу 16, на стоянке — 5. Расход воды, т: на ходу 7, на стоянке — 4. Главный трюм объемом 272 м³, резервный — 66 м³. 2 шлюпки. Траловая лебедка с тяговым усилием 12 т, 2 стрелы грузоподъемностью 1 и 1,5 т. Главная машина системы «Ленц» мощностью 600 л.с. Осадка в полном грузу 4,14, без груза — 2,71 м. Длина 49,4, ширина 8,56 м. Экипаж 30 чел.

«Восток». Паровой рыболовный траулер, 1931, Италия, Фиуме. Регистрационная вместимость 510,35 рег. т брутто, 229,23 рег. т нетто. Скорость хода 7 узлов. Чистая грузоподъемность 200 т, дедвейт 550 т. Запасы: уголь 202 т, вода 150 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 12,5, на стоянке с грузовыми операциями — 4,5, на стоянке без грузовых операций — 2,5. Расход смазки, кг/сут: на ходу 10, на стоянке — 2. Расход воды, т/сут: на ходу 5, на стоянке — 2. Главный трюм объемом 272,68 м³, резервный 54,38 м³. 3 шлюпки. Траловая лебедка с тяговым усилием 8 т. 2 стрелы. Экипаж 30 чел.

«Дальневосточник». Паровой рыболовный траулер, 1929, Германия, Кенигсберг. Регистрационная вместимость: 512,36 рег. т брутто, 212,22 рег. т нетто. Скорость хода 8 узлов. Чистая грузоподъемность 212,22 т, дедвейт 431 т. Пассажировместимость 33 классных места. Запасы: уголь 236 т, воды 139 т. Расход угля, т/сут: на ходу 7, на стоянке с грузовыми операциями — 4,5, на стоянке без грузовых операций — 2,6. Расход воды: на ходу 7 т, на стоянке — 3 т, расход смазки, кг/сут: на ходу 10, на стоянке — 2. Два станковых якоря. Траловая лебедка с тяговым усилием 10 т, пять стрел, из них две грузовых. Осадка в полном грузу 4,56, без груза — 2,89 м. Длина 49,59, ширина — 8,54 м. Экипаж 30 чел.

Некоторые показатели работы береговых рыболовецких колхозов в 1984—1985 гг.

Колхозы	1985 г.					1984 г.				
	добы-ча рыбы, тыс. т	в том числе лосось, тыс. т	Наличие		число колхоз- ников, чел	добыча рыбы, тыс. т	в том чис- ле лосось, тыс. т	Наличие		число колхоз- ников, чел.
			МРС, ед.	ставных неводов, ед.				МРС, ед.	ставных неводов, ед.	
Красный Октябрь	13,6	3,2	13	10	615	7,5	1,9	13	8	618
Октябрь	17,5	6,5	15	14	327	14,3	8,1	14	14	274
Им. Октябрьской рево- люции	35,2	3,4	23	16	629	32,5	14,8	22	16	580
Красный труженик	23,3	7,4	24	12	535	19,6	7,1	23	11	498
Им В. И. Ленина	177,4	1,5	6	4	2160	162,2	2,3	6	6	2135
Путь Ленина	21,2	9,6	13	10	319	21,0	10,3	12	10	570
Им. Бекерева	11,0	5,4	9	18	397	11,7	4,9	8	18	380
Ударник	14,0	6,2	8	16	527	11,0	1,6	9	16	476
Гумгутум	9,8	5,3	8	18	250	7,5	1,9	8	18	247
Им. Горького	11,2	0,7	12	12	488	13,8	3,5	11	14	485
Им. XX Партсъезда	9,0	3,9	13	12	489	7,3	1,4	12	12	464
Всего	343,1	53,1	144	142	7036	308,4	57,8	138	143	6727

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Основные данные по посольным цехам береговых рыбообрабатывающих предприятий Камчатрыбпрома

Предприятие	Год постройки	Конструкция здания	Балансовая стоимость, тыс. руб.	Начисленная амортизация, тыс. руб.
Крутогоровский РКЗ	1966	Дощатое без утепления	103,3	87,8
Октябрьский РКЗ	1951	Металлический сборный склад	218,0	135,0
Усть-Камчатский РКЗ	1932	Деревянный брус	29,1	29,1
	1940	Деревянный брус	32,6	32,6
	1974	Бетонный, каркасный	284,0	43,5
Хайлюлинский РЗ	1932	Деревянный брус	44,6	35,0
	1960	Дощатое без утепления	29,1	29,1
	1977	Деревянный брус	129,1	38,7
Оссорский РЗ	1962	Дощатое без утепления	25,0	36,0
	1965	То же	407,0	455,0
	1977	То же	180,0	13,0
Анапкинский РЗ	1954	То же	77,8	77,1
	1954	То же	77,8	77,1
	1956	То же	93,4	93,4

Продолжение приложения 4

Предприятие	Год постройки	Конструкция здания	Балансовая стоимость, тыс. руб.	Начисленная амортизация, тыс. руб.
Корфский РЗ	1944	Дощатое без утепления	197,9	197,9
	1944	То же	160,6	160,6
	1952	Металлический сборный склад	204,4	204,4
	1952	То же	175,7	175,7
Олюторский РКЗ	1960	Досчатое без утепления	102,0	102,0
	1960	То же	102,0	102,0
	1962	То же	102,0	102,0
	1963	То же	102,0	102,0
	1967	То же	102,0	81,6
	1967	То же	116,2	87,1

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Консервные линии БРОП ПО Камчатрыбпром в 12-й пятилетке

	Хайрю- зовский РКЗ	Крутого- ровский РКЗ	Октябрь- ский РКЗ	Озернов- ский РКЗ	Усть- Камчатский РКЗ	Петропав- ловский РКЗ	Олютор- ский РКЗ
Год постройки	1965	1975	1957	1957	1962	1976	1964
Год модернизации	1972	1985	1975	1976	1975	—	1980
Количество консервных линий	3	3	5	5	7	4	4
в том числе лосось натуральный:	1	1	1	2	4	1	2
• Закусочные (обжаренные в масле и в томатном соусе)	—	1	3	2	2	2	1
• Фаршевые	1	1	1	1	1	1	1
• Крабовая	1	—	—	—	—	—	—
• Пресервы	—	—	—	—	—	—	1
Максимальная выработка за смену, туб:							
• Натуральные	40	50	80	150	120	50	110
• в томате	7	25	40	45	30	25	25
Отработано суток	210	240	310	305	323	295	310

Использование мощности консервных заводов ПО Камчатрыбпром в 1984—1985 гг.

	1984 г.			1985 г.		
	мощность на конец года, муб	выпуск продукции, муб	коэффициент использования	мощность на конец года, муб	выпуск продукции, муб	коэффициент использования
ПО Камчатрыбпром, всего	303,8	213,1	70,1	341,082	156,655	84,3
Береговые предприятия:	111,56	87,19	78,2	108,430	107,227	98,9
• Хайрюзовский РКЗ	3,9	3,88	99,6	3,900	3,900	100
• Крутогоровский РКЗ	6,9	5,0	72,1	6,935	6,935	100
• Октябрьский РКЗ	23,2	17,4	74,9	23,228	22,025	94,8
• Озерновский РКЗ	22,88	21,64	94,6	22,880	22,880	100,0
• Петропавловский РКЗ	20,1	7,5	37,4	15,709	15,709	100,0
• Усть-Камчатский РКЗ	23,31	19,3	82,8	23,310	23,310	100
• Олюторский РКЗ	11,2	12,4	100	12,468	12,468	100

Уважаемые ветераны рыбной промышленности Камчатки!

Настоящим изданием открывается серия сборников, посвященных истории рыбопромышленного освоения нашего края. В последующих выпусках предполагается, наряду с авторскими статьями и документами, публиковать воспоминания старейших работников отрасли.

Воспоминания непосредственных участников событий являются ценнейшим историческим материалом, который, увы, исчезает вместе с уходом его носителей. Если Вы располагаете сведениями, представляющими по Вашему мнению интерес как для современных рыбаков, так и других жителей области, и желаете поделиться своими знаниями с земляками, то обращайтесь в редакцию сборника.

Наш адрес: 683003, Петропавловск-Камчатский, ул. Ключевская 35, КамчатГТУ, Гаврилов С.В. Контактный телефон 42-76-35.