

КАМЧАТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов

Выпуск 7

Издается с 1999 г.

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ
2004

ББК 63.3(2Камч)

В74

УДК 908(571.66)

Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки.

Сборник трудов. Вып. 7. — Петропавловск-Камчатский: Изд-во КамчатГТУ, 2004. — 216 с.

В сборник включены авторские статьи, показывающие историю морского транспортного и рыбопромышленного освоения морей, прилегающих к Камчатке, становления высшего профессионального рыбохозяйственного образования на полуострове. В работах обрисованы научные исследования и изыскания, проводившиеся на Камчатке в первой половине XXв., целью которых стало определение возможных направлений экономического развития области.

Приведены документы, характеризующие состояние рыбной индустрии полуострова на различных этапах ее деятельности. Показаны условия, в которых жило население и проходило рыбопромышленное освоение Камчатки. Используются материалы из фондов Государственного архива Камчатской области (ГАКО), Центра документации новейшей истории Камчатской области (ЦДНИКО), личных собраний, публикации из периодических изданий.

Большая часть материалов публикуется впервые.

Ответственный редактор С. В. Гаврилов

СОДЕРЖАНИЕ

ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫЕ ДАТЫ

В. Н. Аров. Камчатка и русские глазами спутников Джеймса Кука	5
С. В. Гаврилов. Становление и развитие высшего профессионального образования в морской и рыбохозяйственной сфере Камчатки. 1957—1976 гг.	30

КАМЧАТКА В НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ И ИЗЫСКАНИЯХ

В. А. Ильина. Изучение территории Камчатского округа во второй половине 20-х — середине 30-х гг. XX в.: цели, содержание, результаты	60
С. В. Гаврилов. Поиск оптимальной транспортной связи западной Камчатки с Петропавловским портом как средства повышения рентабельности рыбной промышленности полуострова	74
Отчет по изысканиям Усть-Камчатского порта	98
Проект морской сплотки в Усть-Камчатске	107

ИСТОРИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ДОКУМЕНТАХ

Краткий очерк развития рыбной промышленности на Камчатке	110
И. И. Лагунов. О рыболовстве японцев на Северных Курильских островах	124
А. Г. Остроумов. О состоянии запасов лососей реки Камчатки	136
Мероприятия по развитию рыбной промышленности Камчатской области на 1963—1965 гг.	138
А. Х. Нигматулин, В. А. Бирюков. Некоторые вопросы развития береговых рыбообрабатывающих предприятий Камчатской области	152

ИЗ ИСТОРИИ РЫБОВОДНОГО ДЕЛА

В. И. Борисов. Ушковский рыбоводный завод	163
И. И. Исаев. О воспроизводстве дальневосточных лососей	172

ЧЕЛОВЕК В МОРЕ ЛЮДЕЙ

В. П. Пустовит. Чапаев и слесарь Петров (документальный очерк в вольном стиле)	177
В. П. Пустовит. Побег в обе стороны	181
В. П. Пустовит. Проверка на вшивость	186

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

С. В. Гаврилов. Летопись флота Камчатки рыбацкой (1928—1990 гг.)	191
---	-----

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Аров Валерий Николаевич — доцент кафедры философии и истории Камчатского государственного технического университета

Борисов Виктор Иванович — историк, краевед, действительный член Русского Географического общества

Гаврилов Сергей Витальевич — доцент кафедры судовых энергетических установок Камчатского государственного технического университета

Ильина Валентина Александровна — доцент кафедры отечественной истории Камчатского государственного педагогического университета

Пустовит Валентин Петрович — историк, директор Центра документации новейшей истории Камчатской области

ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫЕ ДАТЫ

*К 225-летию пребывания в Петропавловске
Третьей экспедиции капитана Дж. Кука*

В. Н. АРОВ

КАМЧАТКА И РУССКИЕ ГЛАЗАМИ СПУТНИКОВ ДЖЕЙМСА КУКА

На фоне таких ярких юбилеев в камчатской истории, отмечаемых в 2004 г., как двухсотлетие первого (их было три) пребывания в Петропавловске первой русской кругосветной экспедиции, сто пятидесятилетие героической обороны Петропавловска от нападения англо-французской эскадры и столетие обороны Камчатки в русско-японской войне, это событие не кажется таким значительным. Но это было первое посещение Петропавловска после его основания В. Берингом, притом всемирно известной иностранной кругосветной экспедицией. Для истории нашего края важен не только сам факт почти трехмесячного пребывания здесь ста восьмидесяти спутников Кука, но и их ценные свидетельства о нашем крае, о жизни, быте, занятиях его обитателей, климате и природе полуострова, о взаимоотношениях, сложившихся у англичан с русскими.

Фактически это были первые сведения о Петропавловске и жизни обитателей Камчатки после Второй Камчатской экспедиции. Особый интерес представляют личные впечатления участников экспедиции о нашем крае и встречах с его жителями, изложенные в их дневниках. Что привело корабли Кука на Камчатку? Каковы были цели их захода в Петропавловск, причем дважды: с 29 апреля по 12 июня и с 24 августа по 8 октября 1779 г.? Ведь сами названия «Камчатка» и «Петропавловская гавань» едва только появились на картах европейских картографов.

В 1775 г. английский парламент принял билль о новых поисках Северо-Западного прохода вокруг Северной Америки. С конца XV в. было организовано около пятидесяти экспедиций в поисках северного пути из Атлантики в Тихий океан. На этот раз решено было искать путь с востока на запад, из Тихого в Атлантический океан.

Руководителем новой экспедиции был назначен сорокавосьмилетний Джеймс Кук, только что вернувшийся из своего второго кругосветного плавания. 6 июля 1776 г. Кук получил из Британского Адмиралтейства секретные инструкции, согласно которым он должен был пройти через пролив

между Азией и Америкой (названный Куком Беринговым) и искать проход в море Баффина или Гудзонов залив. Если в первый сезон найти проход не удастся, Кук должен был перезимовать в Петропавловской гавани и снова предпринять поиски. В состав экспедиции входили два корабля: «Резолюшн» водоизмещением четыреста шестьдесят две тонны с экипажем сто двенадцать человек под командой самого Кука и «Дискавери», водоизмещением триста тонн с семидесятью членами экипажа, которым командовал Чарльз Кларк, участвовавший в первом и втором кругосветных плаваниях Кука в качестве его третьего, а затем второго помощника.

Тридцатипятилетний Ч. Кларк болел туберкулезом, но вынужден был пойти в плавание, стоившее ему жизни, так как в Англии ему грозила долговая яма. Ростовщики преследовали его за обязательства, взятые им, чтобы выручить из беды старшего брата. После гибели Кука на Гавайских островах 14 февраля 1779 г., Кларк возглавлял экспедицию в течение шести месяцев до своей смерти 22 августа 1779 г. Он умер на подходе к Авачинской губе и похоронен в Петропавловске. Кроме Кларка, в плавание пошли еще двадцать пять участников первого и второго плаваний Кука.

В плавании участвовало немало ярких личностей. Например, мидшипмен (младший офицер, звание соответствующее мичману. — *Ред.*) Джордж Ванкувер впоследствии стал выдающимся исследователем северо-западного побережья Америки, его именем назван крупнейший тихоокеанский порт Канады. Матрос Джозеф Биллингс в 1783 г. поступил на русскую службу и в чине капитана возглавил секретную Северо-Восточную экспедицию 1785—1793 гг., более известную как экспедиция Биллингса — Сарычева. На русскую службу поступил также мидшипмен Джеймс Тревенен. Он погиб во время русско-шведской войны под Выборгом в июле 1790 г. Своеобразной личностью был капрал морской пехоты Джон Ледьярд, уроженец США. Именно его послал Кук на первую встречу с русскими на острове Уналашка 8 октября 1778 г. По окончании плавания Ледьярд вернулся в Америку и в 1787—1788 гг. отправился в Сибирь, чтобы разведать торговый путь через Камчатку и Аляску в Америку. Он смог добраться до Якутска, но по указанию Екатерины II был задержан и выслан из России. Нельзя не упомянуть еще одного участника плавания — штурмана Уильяма Блая. Он вошел в историю тем, что командуя десять лет спустя бригом «Баунти», довел экипаж до бунта. Блая и восемнадцать его сторонников посадили в шлюпку и оставили в открытом море.

Главным свершением третьего плавания Кука стало открытие 18 января 1778 г. Гавайского архипелага. Затем, проследовав вдоль западного побережья Северной Америки и сделав ряд важных открытий, корабли Кука прошли Берингов пролив и в Чукотском море наткнулись на сплошные ледяные поля за 70° северной широты. Им пришлось вернуться назад, в Берингово море

(названное так тоже Куком), где, пройдя какое-то время вдоль чукотского берега, возвратиться к берегам Аляски. 2 октября корабли вошли в Капитанскую гавань самого крупного острова Алеутской гряды — Уналашки, где простояли почти месяц, до 26 октября. Именно на Уналашке произошла первая встреча Кука с русскими, которая привела его к решению отказаться от зимовки в Петропавловской гавани. Вот что пишет сам Кук об этом в своем дневнике 8 октября 1778 г.: «Я получил из рук одного индейца... весьма необычный подарок — ржаной каравай, или пирог, в форме сахарной головы с начинкой из отличной лосося с перцем. Он вручил такой же дар капитану Кларку и передал каждому из нас записку, написанную на непонятном языке. Мы, однако, не сомневались, что этот дар исходит от русских, живущих по соседству, и тем же путем послали нашим неизвестным друзьям несколько бутылок рома, вина и портера, полагая, что эти напитки будут для них отраднее всего, и дальнейшие события показали, что мы не ошиблись.

Я отправил... капрала морской пехоты Ледьярда, человека смывленного, для сбора дальнейшей информации и приказал ему, в случае, если он встретит каких-либо русских людей... передать им, что мы, англичане, их друзья и союзники» [1, с. 389].

Почему Кук решил, что подарок и записку на далеком от цивилизованного мира острове ему передали именно русские, а не испанцы или французы. Ответ прост. Во-первых, «непонятным» язык был потому, что записки оказались написаны не на латинице, а на кириллице, неизвестной англичанам. Во-вторых, отправляясь в плавание, Кук располагал информацией о том, что именно русские активно осваивали эти территории после открытий В. Беринга. В распоряжении Кука имелись основные результаты Первой и Второй Камчатских экспедиций, которые были частично опубликованы в Англии, а также отрывочные сведения об открытиях русских промышленников на Алеутских островах, полученные через английское посольство в Петербурге.

10 октября Джон Ледьярд вернулся с тремя русскими промышленниками. «Все трое были людьми весьма смывленными и охотно давали мне сведения, в которых я нуждался, но из-за отсутствия переводчика мы понимали друг друга с трудом», — пишет Кук [1, с. 389]. Эти русские пробыли на борту «Резолюшн», а затем и «Дискавери» почти двое суток и отбыли, обещая вернуться и привезти карту островов, лежащих между Уналашкой и Камчаткой.

Вечером 14 октября «здесь высадился русский, которого я счел главным среди своих соотечественников на этом и соседних островах. Его имя было Ерасим Грегорев Син Измайлов (Герасим Григорьевич Измайлов. — В. А.)» [1, с. 390].

Измайлов был выпускником Иркутской навигацкой школы, в 1760-е гг. участвовал в экспедициях И. Синдта и Креницына — Левашова. (Возможно, он являлся сыном участника плавания В. Беринга на пакетботе «Св. Петр»

к берегам Америки — солдата Якутского полка Григория Измайлова). Во время «Большерецкого бунта» 1771 г. Г. Г. Измайлова взял в заложники М. Бенецкий и за организацию заговора против себя высадил его на пустынном острове Курильской гряды Симушир. В 1775 г. Измайлов проводил съемку камчатского побережья, а в 1776 г. был назначен командиром промыслового судна «Св. Павел», отправлявшегося на пять лет на дальние Алеутские острова, где и произошла его встреча с Дж. Куком. Кук, отмечая прекрасное знание Измайловым Берингова моря и Алеутских островов, просил того снять копии с его карт. «М-р Измайлов... также сказал нам, что на всем восточном побережье Камчатки имеются лишь две гавани, куда могут заходить корабли, — Авачинская бухта и река Олоторка, впадающая в залив того же названия. На западном берегу Камчатки нет ни одной гавани...» [1, с. 392].

Далее Кук пишет: «Я убедился, что он отлично знает географию этих мест и что ему известны все открытия, совершенные русскими, причем он сразу же указал на ошибки на новых картах... Этот м-р Измайлов по своим дарованиям достоин более высокого положения, чем то, которое он занимает. Он в достаточной мере сведущ в астрономии и в других насущно необходимых областях математики. Я снабдил его октаном Хедли, и... он освоился с ним так, что мог пользоваться спустя короткое время» [1, с. 395—396].

На соседнем с Уналашкой острове Умнак зимовало другое промысловое судно — «Евпл» под командой известного морехода, крепостного князей Долгоруких Якова Ивановича Сапожникова. Кук отзывается о нем также с похвалой: «Он был гораздо выдержаннее прочих русских и отличается большой скромностью; крепких напитков он не пил в отличие от всех других, питающих к ним неумеренную склонность. Он лучше м-ра Измайлова знал, что можно получить в гавани Петропавловска и каковы там цены на разные товары... Этот человек сказал нам, что в мае собирается побывать в Петропавловске... и я послал (командиру Камчатки премьер-майору Бему. — *В. А.*)... маленькую подзорную трубу...» [1, с. 396].

Именно Сапожников и Измайлов, сообщив Куку, что на Камчатке зима длится долго, провианта мало и он чрезвычайно дорог, заставили его отказаться от зимовки в Петропавловской гавани. В рапорте в Адмиралтейство от 20 октября 1778 г., отправленном с Я. И. Сапожниковым, Кук так объясняет отказ от зимовки в Петропавловске: «Я потому не намерен заходить в гавань Св. Петра и Св. Павла на Камчатке и там проводить зиму, что крайне для меня нежелательно стоять в бездействии шесть или восемь месяцев, когда осталась еще неисследованной столь значительная часть Северного Тихого океана» [1, с. 577].

Во время пребывания на Уналашке английские офицеры несколько раз посетили поселение русских промышленников и детально описали их быт, причины присутствия на островах и отношения с алеутами. Хирург Д. Самвелл

пишет: «Между нами и русскими установились дружественные отношения; наши джентльмены нанесли несколько визитов в русскую факторию, всякий раз захватывая с собой ром и бренди, и эти напитки нашли у русских полное признание, русские отлично принимали наших джентльменов и подарили им сапоги; прощаясь с гостями, они дали салют из всех своих ружей» [1, с. 564].

Штурман Т. Эдгар сообщает: «На острове Наван Алашка (Уналашка. — В. А.) — шестьдесят русских и двадцать камчадалов, а на различных близлежащих островах — около пятисот русских и камчадалов» [1, с. 563]. Д. Самвел добавляет, что у русских есть «фактории на всех островах Анадырского (Берингова. — В. А.) моря и во многих местах вдоль американского берега, и цель этих факторий состоит в том, чтобы скупать у индейцев шкуры... морских бобров, у которых красивый и дорогой мех. Меха пересылают на Камчатку, а оттуда они идут в Китайскую землю» [1, с. 564].

Дж. Кук подтверждает: «Русские живут на всех главных островах между Уналашкой и Камчаткой... Я не спрашивал их, когда они впервые осели на Уналашке и соседних островах, но, судя по тому, в какой зависимости от них находятся индейцы, можно предположить, что произошло это довольно давно» [1, с. 397]. Это Кук писал за двадцать один год до основания Российско-Американской компании. Известно, что уже через двадцать лет после плавания Беринга русские промышляли на дальних Алеутских островах и на полуострове Аляска, а также на острове Кадьяк [2, с. 183].

Интересно описание русской фактории на Уналашке, составленное штурманом Томасом Эдгаром. Видимо, все поселения русских промышленников были устроены подобным образом. Их экспедиции длились обычно от пяти до десяти лет, и надо было позаботиться о своем быте. Эдгар пишет: «Место, на котором построена фактория, представляет собой ровный участок овальной формы протяженностью в две или три мили (английская морская миля равна 1,853 км. — *Ред.*), и у домов протекает река с очень хорошей водой. Гавань мала и приспособлена только для небольших судов; она хорошо защищена от ветров с моря, так как со всех сторон окружена высокими холмами.

Жилой дом в длину имеет семьдесят или семьдесят пять футов, в ширину — двадцать — двадцать четыре фута, а в средней части его высота около восемнадцати футов (фут равен 0,305 м. — *Ред.*). Построен он сводообразно из американского леса и тщательно покрыт сухой травой и соломой, и, кроме того, крыша сверху затянута сетью из бечевы, идущей на лаг-линии и основательно закрепленной, чтобы кровлю не сорвало ветром и чтобы от ветра не повредился дом. Концы сети оттянуты к земле. Дом по оси вытянут с востока на запад, дверь находится с южной стороны, ближе к западной стене, и у двери всегда стоит часовой с обнаженной саблей или заряженным мушкетом.

Самые важные люди живут в восточном конце дома, и эта часть с окном, забранном слюдой, выглядит довольно сносно. Потолок здесь низкий, но

пол устлан шкурами крупного морского зверя, что также очень приятно на вид. Ближайшее к этому концу дома помещение занимают некоторые русские люди и камчадалы рангом повыше. Русские рангом пониже и камчадалы растягивают шкуры прямо на полу, подстелив под них сухую траву. Пищу готовят в большом медном котле в средней части дома, из-за чего сон на рассвете не слишком приятен, ибо дом наполняется дымом; топят сухой травой и дерном, так как дров на острове нет, и весь лес завозят с материка.

Дом делится на две части деревянной перегородкой; западная часть имеет в длину примерно четырнадцать — пятнадцать футов, и в ней находится кладовая или склад. Неподалеку от жилого дома есть три больших склада, в которых хранят сушеную рыбу, провиант и прочее. Один из этих складов опечатан несколькими печатями, и нам не удалось узнать, что в нем содержится, но мы полагаем, что там хранятся меха. Есть также одно складское помещение и большой дом под кровлей, но я не знаю, жилой он или назначен под склад. Есть несколько индейских домов, заселенных целыми семьями, и вероятнее всего, что обитатели этих домов все свое время отдают новым хозяевам, сплетая для них сети, тачая обувь и т. д.

Стоят тут два креста друг против друга: один восточнее, другой западнее, и дистанция между ними около четверти мили. Оба высотой десять — двенадцать футов, и оба выкрашены белой краской. В десяти — двенадцати ярдах (ярд равен трем футам, то есть 0,915 м. — *Ред.*) от дома пришвартован шлюп, глубина там два фута. Он построен на образец лихтера, с виду неуклюж, но очень крепок и под грузом имеет осадку около семи футов; его водоизмещение — шестьдесят тонн, днище плоское, мачта короткая и расположена ближе к корме, чем к носу, бак и квартердек (квартердек — приподнятая до линии фальшбортов кормовая палуба. — *Ред.*) длиной около семи футов. Каюта маленькая, с двумя койками. Лаг и линь (лаг — инструмент для измерения скорости судна, линь — трос тоньше 25 мм в окружности. — *Ред.*) на квартердеке такие как у нас. Нактоуз (подставка для компаса. — *Ред.*) расположен на средней палубе; оба корабельных компаса очень хорошие. На левом борту, на вертлюге (шарнирное устройство. — *Ред.*) длиной 1 1/2 фута, установлена полуфунтовая пушка. На берегу — несколько каноэ и большая открытая кожаная лодка... У русских много прекрасных ружей с нарезными стволами длиной от трех до пяти футов» [1, с. 562—563].

В этой пространной цитате важна каждая мелочь. Эти детали дают нам представление о жизни русских промышленников, ведущих промысел морского зверя на Алеутских островах вахтовым методом, многие из которых были жителями Камчатки. «Св. Павел», шлюп, который описал Т. Эдгар, был на промысле под командой Г. Измайлова пять лет, с 1776 по 1781 гг., а следующая экспедиция Г. Измайлова на судне «Св. Симеон» длилась целых десять лет (1783—1793 гг.) [2, с. 186].

Длительное плавание к месту промысла (Эдгар пишет, что путь из Охотска до Уналашки занял у русских восемьдесят дней), тяжелые условия плавания в тесноте на небольшом судне (Эдгар сообщает, что в артели Измайлова было шестьдесят русских и двадцать камчадалов), русские компенсировали возможно более комфортным устройством быта на берегу. Из плаваний возвращались далеко не все. Д. Самвелл приводит свидетельство командира Камчатки М. Бема, что, «когда русские отправляют... к берегам Америки и на прилегающие острова шлюпы с командами в шестьдесят человек, только двадцать или тридцать возвращаются обратно, остальные гибнут от цинги и других болезней» [1, с. 508]. Относительно комфорта во время плавания можно привести следующее сравнение: на трехсоттонном английском «Дискавери» плавало семьдесят человек и примерно столько же на шестидесятитонном русском промысловом судне.

Можно предположить, что описанное Эдгаром русское поселение существовало не менее десяти лет, так как возвести столько построек при отсутствии леса на островах из привозного леса с полуострова Аляска за короткое время невозможно. Но произошло это не ранее 1761 г., когда Аляски достигло первое после плавания Беринга и Чирикова в 1741 г. русское судно «Св. Гавриил» купца Ив. Бечевина под командой морехода Г. Пушкарева [2, с. 183, 187].

Как видно из описания Эдгара, порядок в фактории был полувоенным (часовой у входа, распорядок дня и ранжирование обитателей). Это объяснялось непростыми отношениями русских с аборигенами. Эдгар пишет: «Русские нам сказали, что некоторые из них были убиты индейцами... Первые русские поселенцы на этих островах отобрали у туземцев луки, стрелы, копья и все прочее оружие и таким путем совершенно подчинили их себе и заставили платить подать» [1, с. 563].

Об этом же пишет Самвелл: «Обитатели этих островов подчинены русским, и, судя по нашим наблюдениям, они платят своим хозяевам подать, и все оружие русские у них забрали. Русские забирают у туземцев их детей, когда те еще совсем малы, и используют молодых островитян на различных работах в своей фактории. Их учат русскому языку и, вероятнее всего, крестят и наставляют в начатках христианской религии» [1, с. 564].

О взаимоотношениях русских с алеутами пишет и сам Кук, сообщая, что в русском селении, помимо русских и камчадалов, проживают и «туземцы в качестве слуг или рабов русских людей. В этом же месте проживают и другие туземцы, которые принадлежат русским, — мужчины, их русские взяли или купили у их родителей, должно быть, еще в детском возрасте. Там было примерно двадцать туземцев, которые еще не вышли из детского возраста». Далее Кук пишет об алеутах, что «они по всем признакам самые мирные и спокойные люди из всех мне известных, а честность их может служить образцом для более цивилизованных народов земного шара... Я склонен

думать, что эти качества отнюдь не природные, и я полагаю, что обладают они ими благодаря общению с русскими или, скорее, вследствие подчинения последним. Русские говорили некоторым нашим джентльменам... что они вынуждены были преподавать туземцам суровые уроки, после чего и удалось навести среди местных жителей порядок. Если это делалось на первых порах, то такое поведение можно оправдать, поскольку все это привело к весьма счастливым последствиям...» [1, с. 396—397].

Вернемся к описанию Т. Эдгаром быта русских на Уналашке. Об одежде: «Видя, что мы промокли до костей, они (русские. — *В. А.*) предложили нам раздеться и нарядили в свои очень теплые и удобные одежды, состоявшие из голубой шелковой рубахи, хлопчатых рубаш с шелковым воротом, синих штанов из нанки, куртки из лисьего и куньего меха и плаща из тонкой кожи... эти куртки застегивались на крючки» [1, с. 561]. Примерно так же описывает одежду русских и сам Кук, отмечавший, что одежда делается преимущественно из шкур морских животных. «Верхняя одежда шьется наподобие накидок наших кучеров, и она доходит до колен; кроме того, они носят еще один или два жилета, штаны, меховую шапку и сапоги, голенища которых делаются из русской кожи, а головки — из крепких кишок. У обоих начальников (Измайлова и Сапожникова. — *В. А.*) были синие коленкоровые куртки и как у них, так и у прочих русских людей имелись шелковые рубахи» [1, с. 397].

О русской пище Кук пишет: «Русские обладают искусством из посредственной снеди изготовить вкусные блюда. Мне очень понравилось приготовленное ими китовое мясо; недурной заменой хлеба им служит пудинг или пирог из лососиной икры, тщательно взбитой и обжаренной. Русские имеют склонность к хлебу и к блюдам, в которых мука является составной частью, но, вероятнее всего, мука здесь редкость. Если исключить ягодный сок, который они добавляют в пищу, единственный их напиток — чистая вода, и для них большое счастье, что под рукой нет ничего более крепкого» [1, с. 396].

О любви русских к крепким напиткам не раз упоминает и сам Кук, и его спутники. Т. Эдгар рассказывает, как их принимали в русской фактории: «Мы раскупорили бутылку рома и пригубили ее, закусив хлебом, чтобы оправиться от тягот этого сырого и утомительного дня (им пришлось пройти более двадцати верст от места стоянки кораблей экспедиции до русской фактории, было 15 октября. — *В. А.*), и угостили ромом наших друзей; ведь мы слышали, что они склонны к этому, и слух этот оправдался на деле, так как бутылку они прикончили очень быстро и ром не разбавляли водой...

Примерно в семь часов подали на стол ужин. Были поданы вареная рыба (очень грубый сорт палтуса) и суп из китового мяса, очень наваристый, а также две бутылки сока из крупных синих ягод; каждому дали по деревянной ложке. Суп и рыбу ели одновременно, и русские каждые два-три глотка запивали полной ложкой сока. Китовое мясо было слишком жирным, и с палтусом

мы его не ели, но нашли, что оно очень приятно в горячей похлебке. После ужина русские нас угостили нюхательным и обыкновенным табаком и во всем проявляли к нам большое внимание. Они задали нам много вопросов, но мы понимали друг друга с большим трудом.

В восемь часов, чувствуя себя крайне утомленными долгой прогулкой, мы высказали желание отправиться спать. Ложе, приготовленное для нас, представляло собой помост, приподнятый над полом дюймов на четырнадцать-пятнадцать и похожий на наши солдатские нары (дюйм равен 2,54 мм. — *Ред.*). На этом помосте были разостланы волчьи, оленьи и медвежьи шкуры, а одеялами служили шкуры бобров, лисиц и других зверей, сшитые грубыми нитками на манер наших стеганых одеял. Ложе это было чрезвычайно теплым, и мы проспали на нем до утра, когда нас разбудил призыв повара, который приготовил для всей фактории завтрак» [1, с. 561—562].

В своих дневниках Кук и его спутники приводят много интересных этнографических наблюдений о жизни и быте алеутов, а также сведений о природе Алеутских островов.

26 октября 1778 г. корабли Кука покинули Уналашку. Кук благоразумно принял решение отказаться от зимовки в Петропавловске: «Отсюда я намерен пройти к Сандвинчевым (Гавайским. — *В. А.*) островам... Пополнив там запасы, я намерен вернуться на Север через Камчатку и следующим летом предпринять еще одну попытку отыскать Северный проход...» [1, с. 577]. Именно так экспедиция и продолжила свою деятельность. Но в Петропавловск ее корабли привел новый руководитель — Чарльз Кларк. Джеймс Кук трагически погиб 14 февраля 1779 г. в стычке с индейцами на Гавайских островах.

Какими сведениями о Камчатке располагали участники экспедиции, направляясь в Петропавловскую гавань? В распоряжении Кука находилась копия карты участника Первой Камчатской экспедиции мичмана П. Чаплина, составленной в 1729 г. и попавшей в 1730-е гг. в Западную Европу. Была также карта русских открытий, составленная в 1758 г. участником Второй Камчатской экспедиции академиком Г. Ф. Миллером. Имелся труд С. П. Крашенинникова «Описание земли Камчатки» в английском переводе 1764 г. и карта петербургского академика Я. Штеллина, составленная в 1773 г., в которой имелись сведения о русских открытиях между Камчаткой и Америкой в 1750—1760-е гг. Но эти сведения были значительно искаженными, в чем убедился сам Кук и на что указал ему Г. Г. Измайлов.

С помощью Измайлова Кук внес ряд исправлений в свои карты и получил от него две новые. На одной были изображены Камчатка и Курильские острова, а на другой — все русские открытия к востоку от Камчатки до Америки.

Итак, первым из русских, кто узнал о намерении англичан посетить Петропавловск, был Г. Г. Измайлов. Он передал с Куком письмо с рапортом в «контору над Петропавловским портом» и с другим рапортом «в Камчат-

скую Большерецкую Канцелярию», в которых сообщал, что два пакетбота «с острова Лондону», один из которых называется «Разулушан», командир которого «в ранге полковника именем Демерсук, а на другом корабле “Эскавре” командир в ранге майора Чир Тлярк. Всего комплекту на обоих кораблях сто восемьдесят человек... А отсюда поимели плавание в 22°00' в северную ж ширину, где, прозимовав, намерены паки итти к Чукоцкому Носу и дале и хотели зайти в Петропавловскую гавонь в мае месяце... В знак своего милосердия г-н командор пожаловал по должности моей для усмотрения высоты солнца квадрант, а также и своей шпагой» [3, с. 181].

Во втором рапорте Измайлов пишет, что, узнав о намерении англичан зайти «в Петропавловскую гавань, то я им представил, чтоб по прибытии в гавань отправили елбот с поручением им сим репортом, а потом и кораблем. А если кораблем пойдут без всякого знания, то будут по ним стрелять ис пушек» [1, с. 572].

29 апреля 1779 г. «Резолюшн» и «Дискавери» бросили якорь на рейде в Авачинской губе и пробыли в Петропавловской гавани до 12 июня. Главной целью пребывания англичан на Камчатке являлось пополнение запасов продовольствия и такелажа, а также отдых экипажа перед арктическим плаванием. Они были первыми иностранцами, посетившими Камчатку. А их свидетельства о Петропавловске являются фактически единственными за тридцать шесть лет, прошедших после окончания Второй Камчатской экспедиции.

В Петропавловске англичане застали небольшой гарнизон из сорока человек под командой сержанта Сургуцкого и шестьдесят матросов и промышленников с зимовавшего здесь судна купца Панова под командой Дмитрия ПолUTOва «Св. Николай», направлявшегося на промысел на остров Кадьяк. Больше всего англичан поразили зимний пейзаж в преддверии мая. Ч. Кларк пишет, что в заливе сохранился «твердый и плотный ледяной припай у берегов; кое-где лед, однако, вдавался в воды залива на одну или полторы мили. Земля везде по берегам залива высокая и густо поросшая лесом, но сейчас она была покрыта обильными снегами» [1, с. 486].

Лейтенант Кинг, посланный Кларком на берег с письмом Измайлова для представления русским, был также поражен увиденным: «Вся страна покрыта снегом, и трудно себе вообразить более мрачную картину. На *NNO* мы заметили несколько бревенчатых домов и конусовидные хижины на столбах, но их жалкий вид и малочисленность не позволяли нам допустить, что это и есть селение Св. Петра и Св. Павла... Мы осмотрели все берега залива, но не увидели больше хижин или лодок, нигде не было видно ни одной живой души, только небольшие стаи уток нарушали это торжественное и необъятное безмолвие... Сама мысль о вынужденной зимовке здесь вызывала у нас содрогание» [1, с. 489—490]. Позднее Кинг даст Камчатке еще более жесткую оценку: «Самая дикая и тоскливая страна земного шара» [1, с. 501].

Но, снова оказавшись в Петропавловске четыре месяца спустя, 24 августа 1779 г., англичане в корне изменили свое мнение о Камчатке. Лейтенант Джеймс Барни напишет: «Местность теперь выглядела очаровательнейшим образом; право же, кажется, что летняя и зимняя Камчатка — это две разные страны» [1, с. 516]. А хирург Д. Самвелл, будучи еще и поэтом, нашел более выразительные слова: «Нас больше всего поразила сейчас контраст между нынешним видом местности и тем, который нам открылся, когда мы сюда пришли в мае, когда все было в снегу. Теперь холмы и долины были покрыты зеленью, и такой роскошной картины мы никак не ожидали встретить в подобной стране... И нигде еще я не встречал такого прекрасного вида — вершина далекой горы, убеленная снегами, вздымалась над ближними холмами, а долина была сплошь покрыта зеленью, так что одновременно страна являла величественным и впечатляющим образом картины зимы и лета» [1, с. 518].

Тот же Самвелл дает наиболее полное описание Петропавловска того времени и его окрестностей, а также жителей: «Страна вокруг залива (Авачинской губы. — *В. А.*) скалистая и гористая, но, кроме горных вершин, она вся покрыта лесом, преимущественно березовым, и лес этот идет и на постройки, и на топливо. Селение, или острог Св. Петра и Св. Павла стоит на узкой песчаной косе, которая образует гавань и отделяет ее от залива Авача, и в эту гавань ведет узкий проход между скалами. Селение состоит из пяти или шести русских бревенчатых домов и примерно пятнадцати балаганов и трех или четырех юрт. Балаганы имеют форму конуса на широком основании и поддерживаются столбами высотой около четырех ярдов. В них поднимаются по лестницам из толстых брусьев, в которых врезаны ступеньки. Юрты частично углублены в землю и покрыты землей. Раньше в них входили сверху, но с тех пор, как здесь поселились русские, в юртах сбоку делаются двери. В этом селении юрты совсем заброшены, и камчадалы живут в балаганах. Перед балаганами устроены помосты, на которых сушат много рыбы для собак, а под балаганами висит и сушится рыба для собственного употребления.

В селении масса собак, и везде (в частности, и в самих домах) сильно воняет рыбой. В верхнем конце гавани Петра и Павла находится барак для солдат и склад, и это самые большие здешние здания. В селении около сорока солдат и шестьдесят матросов со стоящего здесь шлюпа. Русские женятся на камчадалках, и многие из русских живут в балаганах. Большинство русских — подраженные люди, и им платят по тринадцать рублей в год (англичане платили по сорок рублей за голову рогатого скота и два рубля двадцать копеек за пуд, то есть за 16,4 кг, муки. — *В. А.*). Эти люди в летнее время питаются икряным хлебом и рыбой, в их рацион входят ягоды. Большинство из них — казаки. Многие одеты в собачьи шкуры подобно камчадалам, и все ходят в сапогах» [1, с. 512—513].

Русские поначалу отнеслись к гостям настороженно. Это объясняется тем, что после «Большерецкого бунта» 1771 г. и побега во Францию М. Беневого власти ожидали нападения на Камчатку французской эскадры. На Камчатке только что сменилась власть. Премьер-майор Магнус Бем, бывший главным командиром Камчатки с 1773 г., в марте 1779 г. передал полномочия новому командиру — капитану Василию Ивановичу Шмалеву. Но в общении с англичанами главную роль играл М. Бем, видимо, как старший по званию. Бем находился в Большерецке в ожидании судна для отплытия с Камчатки. Бем и Шмалев, получив сообщение сержанта Сургуцкого и рапорт Г. Г. Измайлова, поначалу распорядились усилить Петропавловский гарнизон, приказав командиру Нижнекамчатского острога прапорщику Брокману направить в Петропавловскую гавань двадцать солдат и казаков. Но, убедившись в мирных намерениях англичан, русские оказали им радушный прием и всемерную помощь.

Уже 4 мая Кларк пишет в своем дневнике: «Утром прибыли на борт русский купец и немец (Василий Федорович Посельский, владделец судна «Св. Николай», стоявшего в Петропавловске, и Иоганн Даниэль Порт, камердинер и крепостной Бема. — *В. А.*), посланные губернатором из Большой реки с письмами, в которых он весьма любезно обещал снабдить нас в изобилии всем, в чем мы испытываем нужду, в той мере, в какой это позволяют возможности этой страны, а также прислал очень приветливое приглашение, призывающее меня и моих офицеров оказать ему честь и пожаловать с визитом в Большую реку» [1, с. 489].

Ввиду своей болезни, Кларк сам поехать не смог, а отправил в Большерецк небольшую делегацию: своего помощника капитана Гора, лейтенанта Кинга и художника Иоганна (Джона) Веббера в качестве переводчика с английского языка на немецкий, который был родным для М. Бема, прибалтийского немца. Путешествие из Петропавловска в Большерецк и обратно, занявшее четырнадцать дней, с 7 по 21 мая, включая четырехдневное пребывание в Большерецке, подробно описал Кинг. До острога Каратчин (вероятно, Коряки. — *В. А.*) добирались по реке Аваче от устья на батах (долбленых из тополя лодках. — *В. А.*). В селении англичане насчитали три бревенчатых дома и девятнадцать балаганов.

Кинг подробно описывает устройство типичного камчатского дома: «В домах очень тепло благодаря большим печам... Бревенчатые дома все на один фасон, в них одна квадратная комната и вдоль одной или двух стен стоят широкие скамьи. Окон два, они маленькие, и вместо стекол в них (пропуск. — *В. А.*)... В одной из стен прорублена дверь, ведущая на кухню: последняя вдвое уже комнаты и вдвое короче ее, поскольку половину этого помещения занимает печь. Из главной комнаты дверь в широкую пристройку, в которой хранятся сани и прочие домашние вещи. Из пристройки поднимаются по

приставной лестнице на чердак, расположенный над комнатой и кухней. Стены сложены из бревен, пазы между бревнами хорошо проконопачены мхом, внутри помещения бревно стесаны. Стропила и потолочные балки также стесаны настолько гладко, насколько это можно сделать топором... Верхняя часть комнаты черна от дыма, как блестящий агат. В одном из углов помещается... картина духовного содержания (икона. — *В. А.*), и вокруг ее воткнуты маленькие восковые свечки. Глядя на этот угол, люди всегда крестятся перед тем, как сесть за общий стол» [1, с. 494—495]. Угощение в доме тойона (старосты) Каратчина англичанам очень понравилось.

Из Каратчина путешественники отправились на собачьих упряжках и 9 мая прибыли в Начикинский острог. «Натчикин стоит на маленькой, шириной не более десяти ярдов, речке, впадающей в Большую реку... здесь только один бревенчатый дом — резиденция тойона — и пять балаганов» [1, с. 496]. Кинг описал Начикинские термальные источники, отметив, что в них излечиваются такие болезни, как опухоли, ревматизм и другие.

Из Начик сплавлялись на батах по реке Плотникова. 12 мая утром прибыли в Опачинский острог (Апача). «По величине Опачин примерно равен Каратчину». В тот же день вечером путешественники прибыли в Большерецк, где их встретили Бем и Шмалев. Принимали англичан в камчатской столице сердечно и с почестями. Им отвели «очень чистый и достойный дом... К нам были приставлены эконо и повар, и повару приказано было подчиняться распоряжениям Порты в части приготовления пищи соответственно английским кулинарным традициям» [1, с. 489—499].

Несмотря на нехватку продовольствия на Камчатке, Бем обещал снабдить англичан всем, что они просили. «Майор сказал нам, что он, несомненно, окажет услугу своей повелительнице, оказывая всемерную поддержку англичанам — ее друзьям и союзникам, и что ей доставит удовольствие узнать, какая помощь нам оказана в столь отдаленной части ее владений... Он в скором времени намерен покинуть эти места навсегда, и желает поэтому показать не только камчадалам, но и русским, как должно в будущем вести себя по отношению к иностранцам» [1, с. 499]. Англичане передали Бему серию карт второго плавания Кука и показали карту последних открытий, которая его очень заинтересовала.

Большерецкий острог располагался на острове при слиянии рек Плотникова и Гольцовки. «Дома здесь все на один образец — бревенчатые и крытые соломой... Основная масса местных жителей обитает в двух или трех связанных между собой длинных домах. Посередине в этих домах есть проход, и по обе стороны его располагаются жилые помещения. Здесь есть два больших здания, где размещаются солдаты. Все дома строятся вразброс. На окраине селения стоит несколько балаганов» [1, с. 500]. Кинг отмечает, что вокруг селения сплошное низменное болото, единственное место, где земля возде-

лана — сад Бема. Из домашних животных жители разводят лишь коров и лошадей. Причина — множество собак, от которых достается даже быкам. Из-за собак, без которых жители не могут обходиться, невозможно разводить кур и мелкий скот. Лишь у Бема имелось несколько кур.

В честь иностранных гостей были приглашены лучшие танцоры, исполнившие камчадалские и русские песни и танцы, а супруга Бема продемонстрировала свои наряды и танцы, принятые в «изящной» части империи. Кинг с удивлением отметил, что мадам Бем, прожив шесть лет в Большерецке, порусски не могла произнести ни слова. Бемы оставили двух дочерей в Петербурге, а на Камчатке у них родились мальчик и девочка. «То обстоятельство, что все семья Бемов пребывала в добром здравии... свидетельствует о том, что это место, скверное во всех других отношениях, было весьма здоровым» [1, с. 502].

16 мая делегация отправилась в обратный путь. Провожало англичан все селение. Дамы в шелковых платьях и ценных мехах исполняли для отъезжающих русские песни. От дома Бема к реке в две шеренги выстроилось мужское население. Из двух полевых пушек был дан салют. В Петропавловскую гавань делегацию сопровождал сам Бем и трое купцов с товарами для английских матросов. Бем и Шмалев из личных запасов собрали для капитана Кларка двадцать голов отличного сахара и много чая, а также свежее масло, мед, инжир, рис и другие мелочи, а также четыреста фунтов табака для матросов (русский фунт равен 409,5 г. — *Ред.*).

За двухнедельное отсутствие вид Петропавловской гавани приятно изменился, отметил Кинг. «Снег почти везде сошел, и его совсем не было в той части берега, где стоит селение, и гавань предстала теперь перед нами в совсем ином свете» [1, с. 503].

22 мая Бему устроили торжественную встречу на борту «Резолюшн». Так как Бем собирался в начале июня отбыть в Петербург, Кларк передал с ним документы предшествующей части экспедиции, включая дневник капитана Кука, для передачи английскому посланнику.

Кинг пишет: «Майор Бем в ответ на все добрые услуги, оказанные нам, только и попросил у нас, что порох и свинец для камчадалов, и им (камчадалам. — *В. А.*) он внушил, что в воздаяние они должны будут всегда оказывать помощь иностранцам и что таков обычай всех цивилизованных наций... Он дал нашим капитанам письма ко всем своим соотечественникам, с которыми мы могли встретиться, и попросил их оказывать нам всемерную помощь» [1, с. 505—506].

26 мая Бем попрощался со всеми и отбыл в Большерецк. «Мы сожалели, что расстаемся с этим человеком, которого нам вряд ли удастся когда-либо увидеть и чье бескорыстное поведение нам крепко запомнилось. Если в любой стране, посещаемой иностранцами, дела ведутся такими людьми, как Бем, то

это в высшей степени способствует приумножению славы ее государей, самой этой страны» [1, с. 505].

Д. Самвелл пишет: «Чтобы хоть как-нибудь отблагодарить его (Бема. — В. А.) за гостеприимство, которое он проявил, снабдив наши корабли всем, что в его власти было дать нам, капитаны и офицеры обоих кораблей подарили ему ром и вино, четыре квадранта, подзорную трубу и некоторые предметы, приобретенные нами на различных островах, которые мы посетили в Южном море. Этот последний дар очень был ему по вкусу, и он намерен был преподнести его императрице» [1, с. 509].

Бем исполнил свое обещание: этнографическую коллекцию с островов Океании он привез в Петербург за свой счет, и она вот уже более двух столетий является украшением экспозиции сначала Кунсткамеры Российской Академии наук, а затем Музея антропологии и этнографии имени Петра I.

По возвращении в Англию капитан Гор представил в Адмиралтейство отчет, в котором очень хорошо отозвался о Беме. Бем же, прибыв в Петербург, передал английскому посланнику Джеймсу Гаррису документы экспедиции Кука. Гаррис заявил, что Бем, оказавший огромные услуги английским мореплавателям, может рассчитывать на любую награду британского правительства и подарил ему от себя золотую табакерку. А в 1781 г. Британское Адмиралтейство прислало Бему вазу с серебряным подносом и чашей. На вазе — благодарственная надпись по-латыни: «Выдающемуся мужу де Бему, который под верховным руководством августейшей Екатерины II... возглавил суровые берега Камчатки, оказав британским кораблям и морякам гостеприимство... спас от несчастий попавших в беду во время путешествий... Морское британское руководство с благодарностью и в знак памяти, с величайшей дружественностью и душевной благодарностью твоему Отечеству и твоему имени... дарит и посвящает. 1781» [4, с. 183].

Ваза эта Бему не досталась. Князь Потемкин распорядился передать ее в музей как «собственность русской нации». Впрочем, это было в какой-то мере справедливо. Бем был щедр с англичанами не за свой счет, а за казенный, то есть, за счет «русской нации». Англичане получили от него в свой первый приход двадцать голов скота и двести тридцать пудов муки, за что Бем не установил никаких цен и не взял с Кларка расписки, отложив «расплату до того времени, когда дело будет решено лондонским и петербургским дворами», — сообщает Самвелл [1, с. 514]. Кларк не заплатил за это ни копейки, а впоследствии Британское Адмиралтейство рассчиталось с русским правительством.

Во второй приход англичан В. И. Шмалев взял у них за восемнадцать голов скота и разные припасы расписку на 2 256 рублей 97 копеек [1, с. 574—575], но цены были занижены примерно в три раза против рыночных. Так, мука была отпущена англичанам по два рубля двадцать копеек при рыночной цене

от восьми до десяти рублей за пуд, а голова скота — по сорок рублей при рыночной цене сто рублей (рыночные цены в Петропавловске назвал Кингу сержант Сургуцкий при их первой встрече) [1, с. 487]. Причем в этих продуктах имела́сь большая нужда у самих жителей Камчатки. Как отмечали англичане, русские употребляли летом икра́ной хлеб вместо ржаного, а мясо в основном добывали на охоте.

В. И. Шмалев доносил генерал-прокурору А. А. Вяземскому о прибытии английской делегации в Большерецк: «И онья с нами с г-ном пример-майором Бем с надлежащим познанием их почтением оказыванием благоприятности приняты и на собственном нашем коште содержаны и по здешнему месту сколько возможно были довольствованы и во всех их надобностях, то есть чаем, сахаром и табаком... снабжены из нашего кошта безнедостаточно, в чем они весьма довольными и оказались».

О снабдении ж их по крайнему недостатку скотом и правиантом... посланными от меня повелениями велено верхнекамчатскому командиру из состоящего там казенного скота годных на убой быков больших... выбрать до двадцати, в то число (по слабости главнокомандующего на “Резелюционне” командира здоровья на пропитание молоком) две коровы дойных с телятами... А сержанту Сургутскому велено ж из имеющагося... там казенного провианта... до двухсот пятидесяти пуд... отпустить... Все же те вышеписанныя припасы отпущены им по общему нашему с г-ном пример-майором Бем совету безденежно...» [2, с. 184—185].

Недостаток скота на Камчатке действительно был ощутим. Как писал в «Кратком описании о Камчатке...» в 1773 г. бывший тогда командиром Камчатки брат В. И. Шмалева капитан Тимофей Иванович Шмалев, «во всей Камчатке рогатого скота пятьсот восемьдесят семь скотин» [5, с. 34].

Уйдя в отставку, Бем проживал в своем прибалтийском имении в бедности. По некоторым сведениям он, вспомнив обещание Гарриса, ездил в Лондон хлопотать о пенсии и был принят первым лордом Адмиралтейства. Пенсию ему назначили, но от нее он по каким-то причинам отказался.

Много добрых слов англичане посвятили священнику Паратунской церкви Роману Федоровичу Верещагину, который ежедневно снабжал больного капитана Кларка молоком, хорошим хлебом, свежим маслом и прочим. Паратунская церковь являлась единственной на юго-востоке Камчатки. Верещагину исполнилось сорок четыре года, родился он в Большерецке. Отец его был русский, мать — камчадалка.

Д. Самвелл пишет, что «он обратил в христианство жителей четырнадцати Курильских островов. У камчадалов пользовался большим уважением и говорил на языках Верхней и Нижней Камчатки, Пенжинской земли (то есть западного побережья. — В. А.) и Курильских островов. Это был умный, щедрый и мыслящий человек... поведение его было очень общительным,

и к людям он хорошо был расположен, и эти качества создали ему доброе имя и известность у многих обитателей Камчатки» [1, с. 511].

На свои восемьдесят рублей в год он содержал семью, в которой было пять или шесть детей. Крузенштерн, посетивший Камчатку двадцать пять лет спустя, отмечает: «Не могу я умолчать также о семействе Верещагиных, известных читателям из путешествий Кука и Лаперуза. Оба брата, происшедшие из камчадалов, сделали величайшую честь своему состоянию. Старший из оных достойнейший священник, умевший приобрести к себе почтение англичан, о коем говорит капитан Кинг многократно с необычайною похвалою, умер скоро по отходе из Камчатки “Резолюции” и “Дисковери”». Его преемником сделался младший брат, исполнявший должность свою двадцать лет, и приобретший общую любовь. Во время прибытия нашего в Камчатку находился он на Курильских островах для проповедания христианского учения. По возвращении своем оттуда умер он в скорости; итак, я не мог, к сожалению, узнать его лично; однако посетил вдову его, которая помнит очень хорошо корабли английские и французские. Ее сын, бывший дьячком в Петропавловске, утонул к несчастью в реке Аваче во время нашей здесь бытности. Теперь остался один только Верещагин, дьячок в Верхнекамчатске.

Селение Паратунка, родина семейства Верещагиных, известное довольно из путешествия Кука, сделалось ныне обиталищем медведей. В 1768 году считалось жителей в оном триста шестьдесят человек, но в 1779 только тридцать шесть. Повальная болезнь, свирепствовавшая в 1800 и 1801 годах, истребила и последних» [6, с. 264].

Во время пребывания англичан Паратунка была самым крупным поселением на юго-востоке Камчатки и располагалась в низовьях реки Паратунки, примерно там, где ныне находится поселок Николаевка. Самвелл дает описание Паратунки: «Паратунка расположена на берегу реки того же названия примерно в двадцати милях от гавани Св. Петра и Св. Павла. Там есть церковь, шесть русских домов, шестнадцать камчадалских балаганов, которые построены на высоких столбах, и нескольких юрт, или хижин, наполовину врытых в землю. Церковь построена Берингом, и, как все русские дома, она деревянная с куполом вверх. Она очень ветхая и запущенная, но здесь считается достойным местом отправления культа. Ее украшает много икон, и среди них имеются иконы с изображениями Св. Петра и Св. Павла, принадлежавшие Берингу и Чирикову. Эти иконы, на которых запечатлены изображения святых патронов, были взяты в плавание к западному берегу Америки, и по возвращении кораблей они были принесены в дар этой церкви. Под навесом, который стоит близ здания церкви, подвешено четыре небольших колокола. Здесь помимо священника живет лишь один-единственный русский — служка священника. За камчадалами надзирает, как и во всех прочих селениях, их вождь-соотечественник, который носит титул тойона.

Тойонов назначает губернатор Камчатки, который может сместить любого из них по своему усмотрению, и они свои обязанности исполняют под контролем русских. В балаганах живет обычно человек шесть — десять. Священник сказал нам, что в приходе Паратунка насчитывается 962 камчадала, а в Большерецком — 1 460. Как велик приход, мы не установили, но узнали, что страна эта не столь населена, как в недавние годы. Во время прогулки мы набрали на развалины большой деревни, но там не осталось никаких следов от фундаментов жилых зданий. Русские говорили нам, что в 1769 году более десяти тысяч человек умерло от оспы, занесенной из Сибири через Охотск. Этот слабый народ скоро вымрет, и, вероятно, никого из камчадалов не останется спустя несколько поколений» [1, с. 510—511].

Прогнозы Самвелла, к счастью, не оправдались, хотя камчадалов за двести двадцать пять лет и не стало больше. Еще во время поездки в Большерецкий острог лейтенант Кинг был поражен малонаселенностью Камчатки. Объяснялось это тем, что «в прошлых 1767 и 1768 годах от оспенного поветрия померло по всей Камчатке ясажных тысяча семьсот шесть, а всех разных званий обоего пола, как то по метрическим книгам известно, пять тысяч триста шестьдесят восемь человек» [5, с. 34].

Черная оспа была завезена из Охотска солдатами. Большое количество жертв (почти половина населения Камчатки) связано с полным отсутствием медицинской помощи.

Д. Самвелл сообщает в своих дневниках и некоторые этнографические сведения об ительменах. Он приводит свои доказательства в подтверждение гипотезы Г. Стеллера о родстве народностей Камчатки и Северо-Западной Америки: «Хотя нет признаков родства между языками камчадалов и жителей Американского материка в области залива Нортон и обитателей Наваналашки (Уналашки. — В. А.), имеется все же заметное сходство в этимологии, манере произношения, тоне и акценте и в характере твердых гуттуральных звуков» [1, с. 511].

О камчадалах тот же Самвелл говорит: «Они коренасты, и рост у них средний, лица весьма широкие, скулы выдающиеся и красноватые, волосы и глаза черные, очень маленькие. Кожа у камчадалов цвета светлой меди. В целом это не очень красивый, но хорошо сложенный люд. Летом они занимаются ловлей и сушкой рыбы, зимой — охотой. Огнестрельное оружие у них в ходу, и они меткие стрелки. Говорят они и по-русски, и на своем языке, крещены, наставлены в вере и обучены письму. Мужчины одеты в собачьи шкуры, женщины переняли русские моды и носят платья из русской или китайской материи. Как все порабощенные народы, камчадалы скромны и покорны» [1, с. 513].

Наконец, 6 июня, прибыли двадцать голов скота и двести тридцать пудов муки, обещанные Бемом. 13 июня корабли покинули Авачинскую губу

и вышли в море. Они уходили под салют, устроенный Авачинским вулканом: началось извержение. Лейтенант Кинг пишет в дневнике 15 июня: «Перед рассветом услышали шум, подобный отдаленным раскатам грома, а на рассвете обнаружили, что палуба и борта покрыты тонкой пылью, похожей на наждачный порошок. Пыль эта висела в воздухе, и из-за нее стояла мгла. В направлении вулканической горы (Авачи. — *В. А.*) сгустилась такая тьма, что мы не смогли разглядеть очертаний горных гряд. Около полудня и после полудня извержение вулкана все еще продолжалось, создавая звуки, подобные отдаленному грому, и сопровождаясь тучами золы; в общем, частицы ее были величиной с горошину, но на палубе подбирали кусочки размерами с грецкий орех... Ближе к вечеру стало ужасно греметь и сверкать, и глубокая тьма, рассеянная в воздухе, создавала небывало гнетущее впечатление» [1, с. 515].

Поиски Северо-Западного прохода и во второй раз оказались тщетными. Выше 70° северной широты опять встретились сплошные льды. Решено было вернуться. Утром 22 августа на подходе к Шипунскому мысу в возрасте тридцати восьми лет скончался капитан Кларк, просивший похоронить его у Паратунской церкви и завещавший ей сто рублей.

24 августа корабли вошли в Петропавловскую гавань. 27 августа новый руководитель экспедиции капитан Джон Гор встретился со священником Р. Ф. Верещагиным, который предложил предать тело Кларка земле в Петропавловске, в месте, где в следующем году должны были построить церковь, и где похоронено много русских, а также участник плавания А. И. Чирикова к берегам Америки профессор Делиль де ля Кройер.

29 августа тело капитана Чарльза Кларка предали земле с воинскими почестями, достойными его ранга по церемониалу, принятому англиканской церковью. С кораблей дали по двенадцать пушечных залпов, а солдаты трижды салютовали из мушкетов у могилы. На погребении присутствовали все офицеры с кораблей, священник Верещагин, сержант Сургуцкий. Было много русских и большинство английских матросов.

Капитан Гор отправился с плотником в Паратунку, чтобы установить в церкви гербовый щит капитана Кларка, написанный Веббером. Двадцать шесть лет спустя, в 1805 г., И. Ф. Крузенштерн нашел этот гербовый щит в сенях дома коменданта Петропавловска майора Крупского. Церкви в Паратунке и самого селения к тому времени уже не было.

На могиле Кларка насыпали земляной холм, огороженный частоколом, вокруг могилы офицеры посадили несколько ив. В изголовье гробницы прибили доску с надписью, составленной капитаном Гором: «У подножия этого дерева покоится прах капитана Чарльза Кларка, который принял командование его Британского Величества кораблями “Резолюши” и “Дискавери” по смерти капитана Джеймса Кука, который умерщвлен был на одном острове

Южного моря 14 февраля 1779 г. Умер в море от легочной чахотки 22 августа того же года в возрасте тридцати восьми лет» [1, с. 524].

Восемь лет спустя Лаперуз нашел доску с надписью сильно поврежденной временем и приказал перенести текст с нее на медный лист. На медной пластине была сделана приписка на французском языке: «Эта копия с английской подлинной надписи сделана по приказу командора Лаперуза в 1787 году».

В сентябре 1805 г. участники первого русского кругосветного плавания под командой И. Ф. Крузенштерна во время своего третьего пребывания в Петропавловске соорудили вместо деревянной гробницы на могиле Кларка пирамиду, на одной из сторон которой прибили медный лист Лаперуза, на другой — написанный естествоиспытателем русской экспедиции Вильгельмом Тилезиусом герб Кларка, а на третьей — надпись на русском языке: «Английскому капитану Кларку. Усердием общества фрегата “Надежды”. В первую экспедицию Россиян вокруг света под командою флота капитан-лейтенанта Крузенштерна, 1805 года, сентября пятнадцатого дня» [6, с. 262].

Вокруг памятника вырыли глубокий ров и установили высокую ограду из частокола с дверью, которая запиралась на замок. Ключ от замка вручили коменданту Петропавловского порта майору Крупскому. Руководил постройкой обелиска будущий адмирал, а тогда капитан-лейтенант Макар Иванович Ратманов.

Два года спустя, в июле 1807 г., этот памятник видели соотечественники Кларка во главе с капитаном Арчибалдом Кемпбеллом. Они описывают его как «монумент около шестнадцати — восемнадцати футов высоты, высечен из камня с корабликом на вершине. Имеются надписи с каждой стороны, которые очень пострадали от погоды и влаги. Из-за ограды, которая его окружает, мы не смогли понять, на каком языке она была сделана» [7, с. 172].

В 1805—1814 гг. в Петропавловске неоднократно бывал один из руководителей Российско-Американской компании К. Т. Хлебников. Он пишет, что в январе — феврале 1811 г. у «пьедестала Кларкова» появились еще два памятника: коллежскому асессору и кавалеру Коху и лейтенанту Кортавцову со шлюпа «Диана», совершавшему второе русское кругосветное плавание под командой В. М. Головнина [7, с. 197—198].

В 1818 г. начальник Камчатки Петр Иванович Рикорд (будущий адмирал и академик) распорядился перенести прах Кларка на главную улицу Петропавловска. В. М. Головнин, совершавший свое второе кругосветное плавание на шлюпе «Камчатка», писал об этом: «Остаток гроба и прах были положены в другой ящик и пристойною церемонией в сопровождении всех нас (моряков шлюпа «Камчатка». — В. А.) и стоявшей в ружье экипажной роты был перенесен к намеченному месту и опущен в могилу, причем память покойника гарнизон почтил семью пушечными выстрелами» [8, с. 9].

В 1826 и 1827 гг. Петропавловск дважды посетил английский мореплаватель Фредерик Бичи. Он пишет: «С особым удовольствием мы заметили, что в саду губернатора находится памятник нашему соотечественнику капитану Кларку, который в хорошей сохранности и был сюда перенесен бывшим губернатором (П. И. Рикордом. — В. А.). Он находился на одной стороне широкой дорожки, покрытой гравием, в конце аллеи. На другой стороне дорожки стоит памятник в честь Беринга.

Первый из упомянутых соорудили офицерами корабля Крузенштерна, а последний прислали из Петербурга. Этот знак уважения со стороны русских к нашему соотечественнику вызвал у нас горячую благодарность и усиливает хорошее взаимопонимание... Памятник этот должен рассматриваться как памятник величайшего интереса, так как он отмечает места захоронения спутников знаменитых Кука и Беринга и знак уважения к широко оплакиваемому Лаперузу, медная пластинка о котором помещена над могилой нашего покойного соотечественника капитана Кларка. И знаменитый адмирал Крузенштерн, создавший памятник, отметил также на памятной табличке де ля Кройера. Такие славные имена, собранные вместе, рождают жалость, что материалы, из которых они нанесены, не столь уж прочны, как сама память о них» [7, с. 217—218].

В 1913 г. Петропавловск посетила делегация британского парламента и Адмиралтейства. Она установила над могилой Ч. Кларка четырехгранный обелиск с надписью на английском языке. Надпись на западной фасадной стороне гласит: «Памяти капитана Королевского флота Чарльза Кларка, который скончался 22 августа 1779 года в возрасте тридцати восьми лет и чье тело покоится под этим камнем». На северной стороне грани обелиска начертано: «Этот офицер совершил несколько путешествий, посвященных открытию новых земель, под командою капитана Кука, всемирно известного мореплавателя, и доставил его прах после того, как капитан был убит дикарями. Он умер в море после отважной, но безуспешной попытки пробиться сквозь льды, лежащие перед Беринговым проливом. Он был человеком высокого достоинства и беззаветной отваги, верный своему руководителю и безоговорочно преданный долгу».

На южной стороне надпись гласит: «Этот памятник установлен в 1913 году офицерами, членами парламентской комиссии Адмиралтейства Великобритании, Ирландии и прочая в знак высокой оценки смелой и честной службы отважного британского офицера» [8, с. 9—10].

Этот обелиск сохранился до наших дней и стоит в центре города на улице Ленинской. В 2003 г. он был реконструирован.

Во второй приход англичане пробыли в Петропавловской гавани до 8 октября. Из заметных событий этого периода можно отметить прибытие 3 сентября из Большерецка прапорщика И. И. Синдта с письмом от капитана

В. И. Шмалева, сменившего на посту командира Камчатки уехавшего премьер-майора Бема. Шмалев сообщал, что из Верхнекамчатска в Петропавловск идут шестнадцать голов скота и переводчик. Сам Шмалев обещал прибыть в Петропавловск, как только из Охотска придут шлюпы. Шлюп зашел в Петропавловскую гавань 9 сентября, доставив обещанные Бемом муку и различный такелаж для английских кораблей. На нем находились также пятьдесят солдат во главе с подпоручиком и купец с различными товарами, а также канаты, смола и вар.

16 сентября прибыл переводчик. Им был Петр Матвеевич Ивашкин — самый знаменитый из камчатских политических ссыльных. Д. Самвелл записал в своем дневнике 16 сентября: «Сегодня прибыл переводчик, которого мы ожидали, и нам его представил капитан... Он был русским дворянином и сослали его сюда лет тридцать назад... Он родился в 1723 году (то есть ему было в это время пятьдесят шесть лет. — В. А.), был прапорщиком в лейб-гвардии императрицы Елизаветы и ее фаворитом, но за преступление (а за какое именно, ему неизвестно) его сослали в эту страну... Преступление его оказалось такого характера, что последующие государи России не считали нужным отослать его из ссылки, хотя о его деле неоднократно докладывали двору многие правители Камчатки. Перед ссылкой он был бит кнутом и у него разрезаны ноздри, и знак этого наказания остался у него навсегда. Отец его был генералом русской армии.

Он рассказал нам, что, находясь здесь, испытал великие лишения, и тридцать лет не пробовал хлеба и питался одной рыбой, пока майор Бем не заинтересовался им и не сделал его жизнь более сносной. Это был высокий и крепкий человек и, видимо, в молодости он был красив. Он хорошо играл на скрипке и был отлично воспитан, понимал французский и немецкий языки, в юности ездил в Париж, Амстердам и, видимо, тяжело переживал свою злую судьбу, которая обрекла его на прозябание в этой дикой стране» [1, с. 522].

Восемь лет спустя Ивашкина вновь доставили в Петропавловск в качестве переводчика посетившей Камчатку экспедиции Лаперуза, участники которой уже знали о нем из дневников англичан. Ивашкин прожил после встречи с англичанами еще двадцать семь лет и умер в 1806 г. в возрасте восьмидесяти трех лет. Лишь незадолго перед смертью в восьмидесятилетнем возрасте он был помилован Александром I, но возвращаться с Камчатки отказался.

В чем же состояло преступление Ивашкина, за которое он так жестоко поплатился? В июне 1742 г. его обвинили в заговоре против императрицы Елизаветы Петровны в пользу малолетнего Иоанна Антоновича.

В свободное время английские офицеры охотились на уток и медведей в окрестностях Петропавловска. 22 сентября англичане отмечали годовщину коронации его величества. В полдень каждый шлюп салютовал двадцатью одним залпом.

С новым начальником экспедиции капитаном Гором обедал капитан Шмалев, прибывший утром из Большерецка. Его приветствовали одиннадцатью выстрелами. На следующий день В. И. Шмалев посетил шлюп «Дискавери», где его приветствовали также одиннадцатью выстрелами. Кстати, и капитан Гор, и капитан Кинг встречались со Шмалевым в Большерецке в мае 1779 г. Гор подарил Шмалеву золотые часы, винтовку, набор ножей в футляре и «некоторое количество рома» [1, с. 523]. П. М. Ивашкину Гор подарил набор верхней одежды, рубахи и прочее, а капитан Кинг вручил ему винтовку и разные вещи. Вскоре капитан Шмалев отбыл в Большерецк.

Наконец, 30 сентября, прибыли шестнадцать голов скота и две лошади, предназначенные для офицеров на время стоянки. 2 октября офицеры обоих кораблей постановили, что обратный путь должен был пролегать вдоль восточных берегов Японии. Корабли вышли из гавани на рейд Авачинской губы.

На следующий день русские отмечали годовщину коронации императрицы Екатерины II. На берегу гремели залпы из ружей, а в полдень с «Резолюшн» дали залп из двадцати пушек, а затем с обоих кораблей прозвучали залпы с долгими интервалами. Английские офицеры отпраздновали с русскими это событие на берегу.

4 октября офицеры с обоих кораблей присутствовали на обеде на борту «Резолюшн», а затем приняли участие в вечерних танцах в честь священника Р. Ф. Верещагина с женой и дочерью. На борт пришли все женщины-камчадалки и жена сержанта Сургуцкого. Под аккомпанемент скрипки Ивашкина они исполняли русские, камчадалские и курильские танцы. Все повторилось на следующий день.

Нельзя не отметить еще два события, которые произошли во время пребывания англичан в Петропавловске. Первое — печальное: 17 мая умер от дизентерии плотник с «Резолюшн» — Джон Макинтош. Он был похоронен по морскому обычаю: опущен в море у входа в гавань. Второе событие — курьезное. Еще в первое пребывание в Петропавловске пропал молодой барабанщик с «Дискавери» Джереми Холлоуэй. Нашли его перед самым выходом в море. Оказалось, он влюбился в местную девушку-камчадалку и жил с ней в шалаше на берегу ручья в окрестностях Петропавловска. Под конвоем его доставили на корабль. Неизвестно, как они объяснялись, не зная языка друг друга. Во время второго захода в Петропавловск эта история повторилась. Самвелл пишет, что эта женщина-камчадалка пожелала отправиться с барабанщиком в Англию [1, с. 526].

За день до ухода экспедиции с Камчатки, 6 октября, англичане стали свидетелями еще одного извержения Авачи. Вулкан как бы давал гостям прощальный салют.

Англичане спешили, опасаясь застрять на Камчатке на зиму. Д. Самвелл 7 октября пишет в своем дневнике: «Зима наступила здесь очень быстро,

листва облетела, травы завяли, и стана, такая зеленая в момент нашего прибытия (24 августа. — В. А.), снова приняла печальный и пустынный облик. Горы внутри страны покрылись снегом, и стало очень холодно» [1, с. 526].

Об этом же сообщает мидшипмен Дж. Гилберт: «Лето здесь очень короткое и продолжается немного больше четырех месяцев: в октябре страна принимает совершенно зимний облик: деревья и кусты теряют листву, и дни становятся холодными; я не сомневаюсь, что в конце ноября и в начале декабря земля здесь покрывается снегом» [1, с. 526].

Еще 2 октября корабли вышли из гавани в Авачинскую губу, а 7 октября с берега на борт доставили палатки и все прочее имущество. Утром 8 октября «Резолюшн» и «Дискавери» снялись с якорей и со свежим северным ветром вышли из Авачинской губы. Хорошая погода в первые дни плавания позволила провести съемки восточного побережья Камчатки до мыса Лопатка, определив его координаты в 50° северной широты и 155 $\frac{1}{2}$ ° западной долготы. Дальше путь экспедиции пролегал вдоль восточных берегов Курильской гряды, но ни одного острова из-за непогоды ей увидеть не удалось. Пройдя вдоль берегов Японии и Китая и сделав остановку в Макао, корабли обогнули Африку и 7 октября 1780 г., то есть спустя ровно год после выхода из Петропавловска, вошли в устье Темзы.

Так закончилось третье плавание Кука, длившееся четыре года и три месяца. Три месяца из них англичане провели в Петропавловской гавани, да еще почти три недели они находились на острове Уналашка, общаясь с русскими. Из-за болезней, несчастных случаев и стычек с аборигенами Гавайских островов экспедиция потеряла пятнадцать человек, в том числе двух своих руководителей. Экипажам выплатили жалование за время плавания в шестикратном размере, все офицеры и многие матросы получили повышение в чине. Все члены экипажей (кроме солдат морской пехоты) были освобождены от военной службы, что было немаловажно, так как Англия в это время одновременно воевала с Францией и со своими североамериканскими колониями.

Экспедиция не выполнила своей главной цели — не нашла Северо-Западный проход. Самым значительным ее вкладом стало открытие Гавайских островов, значительные открытия были сделаны в северной части Тихого океана: заливы Нортон и Бристольский на западных берегах Аляски. Экспедиция уточнила контуры южного побережья Аляски, открытого Берингом и Чириковым за тридцать семь лет до Кука; корабли Кука дважды проходили через Берингов пролив в Северный Ледовитый океан и положили начало исследованию северного побережья Аляски.

Надо сказать, что карты и описания берегов Аляски и северной части Тихоокеанского бассейна, переданные Кларком Бему, были высоко оценены в России и нашли отражение на русских картах. Так уже в 1779 г. в Иркутске

на основании карты Кука, отобранной у Бема иркутским губернатором Ф. Н. Кличкой, секунд-майор М. Татаринов составил «Карту около Северного Полюса всему Северному океану с показанием в Ледовитом океане також в Тихом море господ офицеров морских Российских, Английских и Гишпанских». Материалы экспедиции Кука облегчили русским промышленникам дальнейшее освоение западных берегов Аляски.

Огромное значение для мировой науки имели также этнографические, геологические, зоологические и ботанические наблюдения участников третьей экспедиции Кука. Дневники Кука были опубликованы уже в 1784 г. К настоящему времени напечатаны свидетельства около тридцати его участников. В русском переводе материалы третьего плавания Кука, на которые мы ссылаемся, вышли в 1971 г. Наиболее полно пребывание экспедиции на Камчатке освещается в дневниках Дж. Кинга и Д. Самвелла.

Русские источники немногословно, но достаточно полно освещают пребывание англичан на Камчатке и их встречи с русскими на острове Уналашка. В них поражает точность изложения целей и хода экспедиции, несмотря на то, что общение происходило без знания языка друг друга, особенно на Уналашке. Русских источников не так много — это два рапорта Г. Г. Измайлова о посещении английской экспедицией Уналашки (в контору над Петропавловским портом и в Большерецкую канцелярию, переданные им с англичанами); два рапорта главного командира Камчатки В. И. Шмалева генерал-прокурору А. А. Вяземскому; рапорт М. Бема иркутскому губернатору Ф. Н. Кличке; письмо Ф. Н. Клички А. А. Вяземскому с изложением второго рапорта В. И. Шмалева.

И на Камчатке, и на Уналашке русские гостеприимно и с радушием встречали англичан, между ними сложились дружеские отношения, несмотря на незнание языка. Об этом свидетельствуют и английские, и русские источники. Англичане с почестями принимали у себя на борту обоих главных командиров Камчатки: прежнего — М. Бема и нового — В. И. Шмалева, священника Ф. Р. Верещагина. Русские также с большими почестями встречали делегацию английских офицеров в Большерецке. Русские и англичане вместе торжественно отмечали годовщины коронации английского короля и русской императрицы. О добрых отношениях свидетельствуют и бережное отношение русских к могиле Ч. Кларка, и многое другое.

Посещение Петропавловска экспедицией Кука, можно сказать, открыло Камчатку миру. Петропавловскую гавань стали регулярно посещать иностранные корабли с научными и торговыми целями (уже упоминались экспедиции Лаперуза, Кемпбелла, Бичи). Оно подтолкнуло русское правительство к организации собственных кругосветных экспедиций (к сожалению, не состоялось грандиозное плавание Г. И. Муловского в 1787 г., но в первой половине XIX в. Петропавловск посетили десятки русских кораблей, совершавших кругосвет-

ные походы). Больше внимания стало уделяться охране русских владений на Тихом океане, и вскоре административный центр Камчатки был перенесен в Петропавловск.

ИСТОЧНИКИ

1. Третье плавание капитана Джеймса Кука. Плавание в Тихом океане в 1776—1780 гг. — М.: Мысль, 1971.
2. **Макарова Р. В.** Русские на Тихом океане во второй половине XVIII в. — М.: Наука, 1968.
3. Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана во второй половине XVIII в. Сборник документов. — М.: Наука, 1989.
4. Норд-Ост. — Петропавловск-Камчатский, 1980.
5. «Пойдем ныне по своему Отечеству...». — Усть-Камчатск, 1993.
6. **Крузенштерн И. Ф.** Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на кораблях «Надежде» и «Неве». — Владивосток, 1976.
7. Петропавловск-Камчатский. История города в документах и воспоминаниях. 1740—1990. — Петропавловск-Камчатский, 1994.
8. **Мартыненко В. П.** Памятники Петропавловска-Камчатского. — Петропавловск-Камчатский, 1989.

***К сорокалетию первого выпуска
инженеров рыбохозяйственной сферы,
подготовленных на Камчатке***

С. В. ГАВРИЛОВ

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В МОРСКОЙ И РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ СФЕРЕ КАМЧАТКИ. 1957—1976 гг.

Летом 2004 г. исполняется сорок лет с момента первого выпуска инженеров рыбохозяйственной сферы, подготовленных на Камчатке. За это время учебное заведение, в разное время называвшееся учебно-консультационным пунктом, филиалом Дальрыбвтуза, Петропавловск-Камчатским высшим инженерным морским и просто высшим морским училищем, академией рыбопромыслового флота и Камчатским государственным техническим университетом, подготовило около двенадцати тысяч специалистов с высшим образованием для основной отрасли экономики нашей области.

В середине 1950-х гг. специалисты, требовавшиеся бурно развивавшейся рыбной промышленности полуострова, обучались в нескольких

учебных заведений, расположенных на Камчатке. В Петропавловске действовали среднее мореходное училище, выпускавшее штурманов и судовых механиков, и фабрично-заводское училище при Петропавловской судоремонтной верфи, готовившее квалифицированных рабочих-судоремонтников. Еще одно фабрично-заводское училище размещалось в одном из центров рыбной промышленности западного побережья — поселке Октябрьском. Здесь учились будущие моряки маломерных судов и слесари-наладчики оборудования рыбоконсервных заводов. Инженерные кадры в области не готовились.

Для полного укомплектования действовавших на полуострове рыбопромышленных предприятий, входивших в производственное объединение «Камчатрыбпром», на 1 января 1958 г. требовались 970 инженеров. Из этого числа трудились лишь 717 чел., остальные должности замещали «практики», обладавшие богатым производственным опытом, но не имевшие необходимого образования. Часть должностей оставалась свободной.

Ежегодно около сотни квалифицированных инженеров уезжали с полуострова в связи с окончанием трудовых договоров. Их заменяли направляемые из центральных районов страны выпускники учебных заведений, обязанные отработать на новом месте по «распределению» не менее трех лет. Эти молодые специалисты отрывались от привычной жизни и попадали в совершенно новые, весьма суровые климатические и не обустроенные бытовые условия, не способствовавшие их закреплению на новом месте. Так, за пять лет с 1953 по 1957 гг. прибыли 1 915 молодых специалистов со средним и высшим образованием, а уехали 1 178, то есть 77 %. Выход из сложившейся ситуации был только один — начать обучение необходимых инженеров на месте.

«Подготовка кадров специалистов из числа местной молодежи наиболее целесообразна, так как такие кадры не склонны к выезду с Камчатки и являются наиболее приспособленными для преодоления трудностей работы в условиях Крайнего Севера. Однако отсутствие на Камчатке соответствующих учебных заведений заставляет большинство молодежи выезжать в центральные районы с целью продолжения своего образования. Вместе с ними вынуждены уезжать и их родители — в основном кадровые работники рыбной промышленности...» [1, л. 5—7].

Решение об организации в Петропавловске прообраза будущего высшего технического учебного заведения рыбохозяйственного профиля было принято в 1957 г. В этом же году в двухэтажном деревянном здании Школы усовершенствования кадров командного плавсостава Камчатского Совнархоза (ШУККПС) открылся учебно-консультационный пункт (УКП) Всесоюзного заочного института рыбной промышленности, управлявшийся из Москвы. Его по совместительству возглавил начальник ШУККПС Юрий Николаевич Серебренников. Одним из первых сотрудников УКП стала методист Глафира Георгиевна

Куликова. В конце 1958 г. в учебно-консультационный пункт пришла старейший из ныне работающих в Камчатском государственном техническом университете преподавателей — Валентина Васильевна Кузнецова.

УКП разместился в доме № 41 на улице Ключевской, там, где ныне находится кафедра биологии и химии КамчатГТУ. Старожилы университета еще помнят несколько небольших комнаток, из которых с годами выросло мощное древо камчатского высшего профессионального рыбохозяйственного образования. Возможно, что когда-нибудь на стене этого здания появится мемориальная доска с напоминанием о событиях, развернувшихся здесь почти полвека назад.

Первый набор слушателей в УКП состоялся в августе 1957 г. Более сотни абитуриентов сдавали экзамены в Петропавловске, еще тридцать — в Озерновском рыбокомбинате. В числе поступавших на учебу были работники различных предприятий, съехавшиеся со всей области, имевшие самый разный возраст и житейский опыт. Среди них находился, например, Анатолий Яковлевич Мамаев, механик Петропавловской моторно-рыболовной станции, некогда с отличием закончивший судомеханический техникум. Его без экзаменов зачислили на факультет судовых силовых установок.

На этот же факультет поступали Ниил Хафизович Сулейманов, колхозник из «Красного труженика», и техник-конструктор судоремонтных мастерских Управления активного морского рыболовства Алексей Андреевич Христюк. Капитаны средних рыболовных траулеров Виктор Иванович Осокин и Александр Константинович Калужный желали учиться на факультете судостроения и судоремонта, технический руководитель комбината бытового обслуживания Анатолий Иванович Евстифеев — на экономическом.

Уверенно сдавал экзамены девятнадцатилетний комсомолец Александр Лимарев. Три года назад он закончил школу, имея среди отличных оценок всего лишь одну «четверку». Приехал на Камчатку, в Жупановском рыбокомбинате трудился водителем автомашины. Когда он узнал о начавшемся в Петропавловске приеме во Всесоюзный заочный институт рыбной промышленности, решил продолжить образование. В число абитуриентов входили и опытные руководители, такие как директор Корфского рыбокомбината Иван Ильич Федоренко.

На первых порах УКП, не имевший пока своей материальной базы, использовал помещения ШУККПС. Они постепенно расширялись: в конце 1950-х гг. создавались электронавигационный, судомеханический и ряд других специализированных кабинетов [2].

Деятельность УКП способствовала расширению заочного обучения на Камчатке: уже в 1958 г. в нем учились 226 чел. [3, л. 3]. Условия их обучения оставляли желать лучшего. Самым большим неудобством для студентов являлась необходимость поездок на экзаменационные сессии за пределы

полуострова. Для того, чтобы дать им возможность сдавать экзамены на месте, было решено открыть в Петропавловске филиал заочного факультета Дальневосточного технического института рыбной промышленности и хозяйства (Дальрыбвтуза), находившегося во Владивостоке. Преобразование У КП Всесоюзного заочного института рыбной промышленности в камчатский У КП заочного факультета Дальрыбвтуза произошло в 1958—1959 учебном году. Одновременно в области начало действовать первое самостоятельное высшее учебное заведение — Камчатский государственный педагогический институт. Его организация стала крупным событием в культурной и научной жизни полуострова.

В мае 1959 г. У КП объявил прием студентов на двенадцать специальностей, в число которых вошли: промышленное рыболовство, технология рыбных продуктов, машины и аппараты пищевых производств, судовые силовые установки, судостроение и судоремонт, судовождение на морских путях, экономика и организация промышленных и продовольственных товаров, холодильные и компрессорные машины и установки, технология консервирования, технология мясных и молочных продуктов, технология хлебопекарного, макаронного и кондитерского производств и даже технология пластмасс.

Такое большое число специальностей объяснялось тем, что к филиалу были «прикреплены» и наравне со студентами Дальрыбвтуза обучались свыше сотни заочников других высших технических заведений (Дальневосточного политехнического института, Новосибирского института связи, Хабаровского автомобильного института и прочих).

Заявления от желающих учиться принимали до 25 июня, после чего допущенные к экзаменам получили официальный вызов. Вступительные экзамены прошли с 25 июня по 20 августа 1959 г. [4].

С 1959 г. по вечерам четыре раза в неделю читались циклы лекций по дисциплинам, наиболее трудным для усвоения, проводились консультации по истории КПСС, политической экономии, высшей математике, физике, химии, начертательной геометрии и другим предметам, рассматривались методики выполнения контрольных заданий. Преподаватели отмечали высокую активность слушателей, с большим желанием посещавших занятия.

2 февраля 1960 г. министр высшего и среднего специального образования РСФСР распорядился для улучшения подготовки инженеров реорганизовать У КП: «В связи с необходимостью расширения подготовки специалистов рыбной промышленности на Камчатке и увеличением контингента студентов приказываю: 1. Преобразовать учебно-консультационный пункт заочного факультета Дальневосточного технического института рыбной промышленности и хозяйства в городе Петропавловске-на-Камчатке в филиал заочного факультета... 3. Принять к сведению, что Камчатрыбпром передает филиалу

в 1960 году необходимые помещения и один миллион рублей на оборудование лабораторий филиала».

В соответствии с предложениями местных органов управления, отныне в филиал должны были ежегодно поступать 150 чел. По планам отдела кадров и учебных заведений Камчатского Совнархоза, в 1965 г. общее число обучающихся здесь заочников должно было достигнуть 1 000 чел. [5].

В 1960—1961 учебном году в филиале заочного факультета Дальрыбвтуза на первом курсе учились 308, на втором — 102, на третьем и четвертом — 50 студентов, как работников рыбохозяйственных предприятий, так и «прикрепленных». Некоторые из них говорили о «неправильном отношении» к себе со стороны части руководителей. Так, помощник капитана плавбазы «Орочон» приводил собственный пример опоздания на экзаменационную сессию. Ему было заявлено: «Нам студенты не нужны, нам нужны рыбаки». По мнению моряка, «такие люди не понимают, что чем больше будет образованных рыбаков, тем будет лучше...» [6].

В начале 1960-х гг. филиал располагал небольшим штатом преподавателей, помогавшим заочникам осваивать дисциплины, читавшиеся на первом, втором и третьем курсах. Для консультаций и рецензирования студенческих работ приглашали квалифицированных специалистов, трудившихся на городских предприятиях. Многие студенты жили в Петропавловске и его окрестностях. Это давало возможность активно использовать вечернюю форму обучения, несмотря на трудности с помещениями для занятий.

Вот как характеризовал работу учебного заведения и состояние его материальной базы в конце 1960 г. новый директор Михаил Николаевич Игошин: «Как и во всяком деле, в работе филиала Дальрыбвтуза не обходится без трудностей. Вечерняя очная форма обучения очень важна и необходима студентам, а постоянных аудиторий для этого нет. Приходится использовать аудитории рыбопромышленного техникума, школы усовершенствования кадров плавсостава (в школе, как вспоминает В. В. Кузнецова, парты стояли даже в спортивном зале. — С. Г.), хотя эти учебные заведения сами работают в крайне стесненных условиях. Профсоюзная организация управления рыбной промышленности Камчатки предоставила в распоряжение филиала зал клуба, Дом политического просвещения один раз в неделю — две аудитории, педагогический институт — физическую лабораторию для выполнения лабораторных работ.

И все-таки, если это и выход, то только временный. Филиалу необходима собственная учебная площадь, помещения для лабораторий, оборудование для которых уже поступает. Будь у нас помещение, уже с будущего года филиал можно реорганизовать в вечерний (с заочным отделением), а в недалеком будущем — создать самостоятельный Камчатский вечерний институт рыбной промышленности и хозяйства.

Желающих получить высшее образование в области много, потребность в инженерных кадрах большая. Следовательно, с созданием собственного высшего технического учебного заведения нельзя медлить» [7].

Спустя некоторое время вечерняя форма обучения была узаконена правительственным распоряжением. 28 июля 1961 г. вышел приказ министра высшего и среднего специального образования РСФСР № 456 «Об открытии вечерней подготовки в филиале заочного факультета Дальневосточного технического института рыбной промышленности и хозяйства в городе Петропавловске-на-Камчатке». Для улучшения подготовки специалистов министр приказывал: «1. Открыть с 1 сентября 1961 г... в Петропавловске-на-Камчатке вечернюю подготовку по специальностям: 0517 — “Машины и аппараты пищевых производств” и 1010 — “Технология рыбных продуктов” с общим приемом пятьдесят человек в год за счет плана приема в институт». К лету 1963 г. вечерней формой обучения был «охвачен» 91 чел.

Для оказания методической помощи студентам филиала преподаватели выезжали в районы области. В начале 1960-х гг. филиал стал применять практику приема вступительных экзаменов прямо на местах. Уже первый опыт в этом направлении показал, что оттуда, где побывали его сотрудники, заочников поступало больше всех.

Число последних росло из года в год, но одновременно увеличивалось и количество отсеивающихся студентов. «По условиям труда им трудно сочетать работу с учебой. И они идут по пути наименьшего сопротивления — оставляют учебу». Особенно много людей уходило с первого и второго курсов. В результате численность студентов старших курсов росла медленно. Так, в 1961 г. из 368 студентов, сдававших экзамены, перешли на следующий курс всего 58 чел. В середине мая 1963 г. в филиале учились 626 заочников, причем на первом курсе 81 студент числился второй год, а 37 — третий. Успеваемость в целом оценивалась как низкая, наблюдался большой процент второгодничества и значительный отсев. Ежегодно отчислялись до 80 заочников, на второй год оставалось по 200—300 чел. [8, л. 4—6; 9, л. 10—11].

На сохранении численности учащихся отрицательно сказывался и существовавший порядок приема на заочное обучение. После проведенных в филиале вступительных экзаменов окончательное решение о зачислении в состав студентов того или иного абитуриента принималось во Владивостоке. Ни абитуриентам, ни руководству филиала на протяжении длительного времени не было известно о решении тамошней приемной комиссии. Уехавшие после сдачи экзаменов из Петропавловска в районы области долго не знали о том, приняты они или нет. Установочные занятия с поступающими не проводились и методической литературы они не получали. В результате, даже получив ее, они не представляли, как следует начинать самостоятельную работу. Некоторые из сдавших экзамены к учебе так и не приступали [8, л. 11].

Характер изменения численности студентов филиала к началу сессии в первой половине 1960-х гг. показан в таблице [9, л. 29].

Учебный год	Заочники	Вечерники
1960—1961	453	—
1961—1962	516	—
1962—1963	535	91
1963—1964	524	124

Студенты-заочники проходили шестигодичный курс обучения. Первые три года они получали общеобразовательную вузовскую подготовку в стенах филиала, а с четвертого курса учились специальности в головном институте во Владивостоке. Таким образом, теперь Камчатский филиал становился для них учебно-консультационным пунктом.

Первый выпуск заочников в количестве девятнадцати человек состоялся в 1963—1964 учебном году [9, л. 3]. Первые инженеры камчатской «закваски» в июне 1964 г. готовились к защите дипломных проектов. «Шесть лет совмещали они работу на производстве с учебой в Дальрыбвтузе. Приходилось нелегко. Зато не новичками, получившими дипломы инженеров, придут они на производство, а людьми, у которых за плечами опыт».

Защита проходила в головном вузе во Владивостоке. Дипломники разместились в гостинице «Волна», завершая свои квалификационные работ. Вот и написаны их последние страницы. «Закрывается папка. Завтра, в последний раз перед защитой, папка пойдет на проверку. Волнуется Тамара Кулагина, работница Петропавловского судоремонтного завода. Она взяла трудную тему: «Организация и планирование судоремонта на Петропавловском судоремонтном заводе». А волновалась дипломантка напрасно — работа получила высокую оценку».

Дипломы инженеров получили первые выпускники. Среди них были капитан треста «Камчатморгидрострой» Виктор Очеретин, сдавший государственные экзамены на «отлично», сотрудник Камчатского филиала Тихоокеанского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии Александр Щербаков, инженер бюро рационализации и изобретательства Петропавловского судоремонтно-механического завода Репин и другие [10].

Им было, куда приложить силы. К тому же перед выпускниками филиала разворачивались перспективы служебного роста: в это время на предприятиях области большое количество руководящих работников не имело высшего образования. Только в Камчатрыбпроме в середине 1963 г. из 4 628 инженерно-технических должностей 1 978, то есть почти 43 %, занимали «практики». У крупнейшего камчатского судовладельца — Управления тралового и рефрижераторного флота — треть руководителей и специалистов не обладали соответствующим образованием. Из 118 штатных сотрудников аппарата

управления Камчатрыбпрома с высшим образованием были всего 51, причем 35 совсем не имели специальной подготовки. Из семнадцати директоров комбинатов только семеро закончили вузы, из девятнадцати главных инженеров — тринадцать, из двенадцати главных технологов — четверо. В Петропавловском рыбокомбинате пятнадцать руководителей, занимавшие инженерные должности, также не имели высшего образования и нигде не учились [8, л. 1—2].

В 1965 г. филиал имел только две лаборатории (физики и химии), три аудитории и библиотеку [9, л. 4]. 17 марта 1965 г. бюро обкома КПСС обязало Камчатрыбпром укрепить его материальную базу, но сделать это быстро возможности пока не имелось.

По состоянию на 3 марта 1965 г. в Камчатском филиале Дальрыбвтуза трудились двенадцать штатных преподавателей (в скобках указаны читавшиеся ими дисциплины) [9, л. 27]:

— Ю. М. Колесник, старший преподаватель, в 1952 г. закончил Одесский технологический институт, в 1954 г. — Одесский государственный университет (история КПСС);

— В. С. Гузь, старший преподаватель, в 1948 г. закончила Астраханский рыбвтуз (начертательная геометрия, машиностроительное черчение);

— Д. Г. Боровиков, старший преподаватель, в 1955 г. закончил Ленинградский кораблестроительный институт (технология металлов, машиностроительное черчение);

— В. В. Кузнецова, старший преподаватель, в 1955 г. закончила Казахский государственный университет (высшая математика);

— В. Г. Кариус, старший преподаватель, в 1958 г. закончил Хабаровский педагогический институт (физика);

— Л. М. Бессонова, старший преподаватель, в 1956 г. закончила Первый Ленинградский институт иностранных языков (английский и немецкий языки);

— Л. Д. Шурчкова, ассистент, в 1956 г. закончила Хабаровский педагогический институт (общая и органическая химия);

— Е. Г. Додонов, старший преподаватель, в 1954 г. закончил Ленинградский военно-механический институт (детали машин, теория механизмов и машин, термодинамика);

— Г. К. Мичурин, старший преподаватель, закончил Ростовский инженерно-строительный институт (сопротивление материалов, теоретическая механика);

— Г. Г. Бурмакин, старший преподаватель, в 1961 г. закончил педагогический институт в Петропавловске (высшая математика);

— Т. Я. Акименко, старший преподаватель, в 1958 г. закончил Иркутский государственный университет (общая и аналитическая химия);

— А. И. Пономарев, старший преподаватель, в 1961 г. закончил Высшую партийную школу при ЦК КПСС (политическая экономия).

Летом 1965 г. филиал сделал второй выпуск: из его стен вышел уже тридцать один свежееиспеченный инженер. С учетом того факта, что в рыбной промышленности Камчатки специалистов с высшим образованием по отношению ко всей армии рыбаков насчитывались единицы, этого по-прежнему было явно недостаточно.

Несмотря на это, в 1965—1966 учебном году численность обучавшихся на вечернем отделении несколько сократилась. Уменьшился и прием на это отделение. Камчатрыбпром «почти не приступил к выполнению решения бюро обкома КПСС... Мало того, назревает вопрос сокращения штата преподавателей в связи с сокращением набора». Для дальнейшего развития в области высшего профессионального рыбохозяйственного образования требовалось немедленно начать строительство учебных корпусов и общежитий, «так как сама жизнь, развитие рыбной промышленности на полуострове требуют этого» [11, л. 6—7].

Но вместо строительства в 1967 г. по устному распоряжению Камчатрыбпрома (без оформления официальных документов) филиалу временно выделили двенадцать аудиторий, девять лаборантских помещений, лабораторию двигателей внутреннего сгорания и механическую мастерскую с оборудованием, принадлежавшие учебно-курсовому комбинату. Их общая площадь составила 740 кв. м.

За 1967—1968 учебный год были отчислены 53, а на второй год остались 227 чел. [9, л. 10—11]. Выпуск специалистов медленно рос год от года: летом 1968 г. инженерами стали очередные 48 выпускников.

К началу 1970-х гг. филиал выпустил ряд специалистов, обучавшихся заочно, имена которых были широко известны на Камчатке. В их число входили заместитель начальника Камчатрыбпрома Михаил Борисович Овечкин, ставший кандидатом экономических наук, известный капитан, Герой Социалистического Труда Георгий Васильевич Мещеряков, также заместитель начальника Камчатрыбпрома, начальник Камчатрыбфлота Арнольд Рихардович Янсон, множество капитанов, штурманов, тралмастеров. Продолжали заочно учиться штурман Виктор Иванович Шевченко, выполнявший контрольные задания в море, капитан теплохода «Тургенев» Сергей Михайлович Кульнев, капитан теплохода «Петропавловск» Владимир Николаевич Жигулин и другие.

К концу 1960-х гг. филиал уже не мог справиться с подготовкой специалистов для рыбной промышленности только по заочной форме обучения. В перспективе к 1975 г. только образованному в апреле 1968 г. Управлению океанического рыболовства могли потребоваться около 1 700 специалистов с высшим образованием. На повестку дня встал вопрос о необходимости расширения учебного заведения.

Учитывая острую потребность в инженерных кадрах, областной комитет КПСС и облисполком в 1968 г. обратились в Министерство рыбного хозяйства

СССР (МРХ СССР) с просьбой открыть при Камчатском филиале Дальрыбвтуза дневное отделение с ежегодным набором на него 100 чел. МРХ СССР пошло областным властям навстречу и выпустило 27 августа 1968 г. распоряжение № 279 соответствующего содержания. На его основании Камчатрыбпром 26 сентября 1968 г. издал приказ № 300, основные положения которого были выполнены к концу года, «кроме строительных дел» [9, л. 3].

1968—1969 учебный год стал в истории морского и рыбохозяйственного образования полуострова особо знаменательным: филиал впервые принял сотню студентов для обучения на дневном отделении по крайне необходимым для рыбной индустрии полуострова специальностям «Промышленное рыболовство» и «Технология рыбных продуктов». Так осенью 1968 г. в Петропавловске фактически появилось второе высшее учебное заведение, аудитории которого заполнили вчерашние выпускники средних школ.

«В коридорах института — тишина. Только из-за дверей аудиторий доносятся голоса. Идут занятия. Мимо спешит запоздавший студент. На ходу принимает тот вид, какой, по его мнению, должен иметь опоздавший — слегка лохматит волосы, расстегивает воротник рубашки и проскальзывает в дверь. Кажется, выпустили... Вполне институтская обстановка. Кончилось время, когда в эти двери входили только заочники. Теперь здесь появилось дневное отделение» [12].

В это время филиалом руководил директор кандидат технических наук, доцент Юрий Александрович Волков. Дневное отделение возглавлял декан Борис Ильич Фризоватый. Учебной частью дневного отделения заведовала Галина Васильевна Ковтун.

Организация дневного обучения столкнулась с немалыми сложностями. Первой из них стало размещение и обслуживание приезжих студентов: филиал не имел собственной столовой и общежития. На помощь пришли Камчатрыбпром и УТРФ, выделившие помещения в своих общежитиях и гостинице. Студенты расположились в шести комнатах флотской гостиницы и в гостинице Камчатрыбпрома. Небольшой буфет, работавший при учебно-курсовом комбинате, вмещал всего три стола. «Как в гостинице, так и в буфете большие очереди, качество блюд низкое. Питание в гостинице УТРФ для студентов дорогое».

Вторая проблема заключалась в недостатке оборудованных аудиторий. В 1968 г. филиал по-прежнему размещался в помещении учебно-курсового комбината Камчатрыбпрома, состоявшем из деревянного двухэтажного учебно-лабораторного корпуса и трех двухэтажных каменных пристроек. Эти сооружения были тесными и совершенно не удовлетворяли постоянно растущие потребности, как филиала, так и самого комбината [9, л. 3].

В распоряжении филиала находились четыре аудитории и восемь лабораторий. Физическая лаборатория занимала три классных комнаты. Ее площадь

и оборудование считались достаточными для обеспечения учебного процесса на ближайшую перспективу. Химическая лаборатория включала четыре помещения, чего на будущее было достаточно для студентов механических специальностей и заочников, а для технологов — лишь на первые два курса. В дальнейшем требовались еще три-четыре помещения. Лаборатории сопротивления материалов площадью 70 кв. м и гидравлики признавались «достаточными в перспективе». Завершилось создание лаборатории судовых электроприводов, но ее пока использовал учебно-курсовой комбинат. В стадии монтажа и наладки оборудования находились еще две лаборатории: технологии и термической обработки металлов. Ряд кабинетов студенты создали своими руками — впоследствии это стало традицией.

Лаборатории в основном были обеспечены оборудованием, необходимым для проведения всех практических занятий и работ, но не хватало металлографических микроскопов, лингафонного кабинета, киноустановок и машинно-счетного оборудования. «Есть возможность получить электронно-счетную машину и четырех человек для ее обслуживания, но поставить ее негде».

Кроме лабораторий филиал располагал кабинетами материаловедения и конструкционных материалов, черчения и начертательной геометрии и общественных наук. Два последних были весьма тесными. Книжный фонд библиотеки насчитывал десять тысяч экземпляров, но в их числе не доставало методических пособий для студентов.

Не хватало мебели: учебных столов, стульев, шкафов. В приобретении учебного оборудования, оформлении кабинетов большую помощь учебному заведению оказывал не только главный заказчик будущих специалистов — Камчатрыбпром, но и судоремонтный завод «Фреза» (директор Ю. А. Гончаров), жестянобаночная фабрика (директор В. Д. Каплун), некоторые воинские части.

Начало обучения студентов на дневном отделении потребовало совершенствования структуры филиала: в нем были организованы один факультет и три кафедры, действовавшие на общественных началах. Первым деканом дневного факультета стал Б. И. Фризоватый, кафедру общественных наук возглавил кандидат исторических наук Ю. М. Колесник, кафедры общетеоретических и общетехнических дисциплин — кандидаты технических наук В. Г. Кариус и Ф. А. Церих [13, л. 1].

К этому времени учебное заведение действовало уже двенадцатый год. За это время в нем сложился неплохой преподавательский коллектив. Больше всех (от восьми до десяти лет) в нем проработали В. В. Кузнецова (высшая математика), Ю. М. Колесник (история КПСС), В. Г. Кариус (физика). Более пяти лет трудились В. С. Гузь, Г. Г. Бурмакин, А. И. Пономарев и другие. Из восемнадцати штатных преподавателей шестеро имели степени кандидатов наук. Диссертации, работая в филиале, защитили: Ю. А. Волков (в 1963 г.),

Ю. М. Колесник (в 1967 г.) и В. Г. Кариус (в 1968 г.). Еще шестеро сотрудников сдавали кандидатские минимумы и работали над диссертациями (В. Н. Аров, Б. С. Апарц, Б. И. Фризоватый, А. И. Пономарев и другие).

Кроме штатных преподавателей, занятия с заочниками проводили четырнадцать «почасовиков». В связи с открытием дневного отделения учебное заведение ожидало восемь дополнительных штатных единиц. Пока же «в силу недостаточного количества штатов и за счет работы на дневном и вечернем отделениях имеет место перегрузка преподавателей». К 1 января 1969 г. в филиал прибыли двое новых преподавателей, чего было недостаточно. Однако «приглашение в филиал преподавателей со степенями и званиями требует соответствующего планового обеспечения жильем... Филиал нуждается уже в этом году в 14—15 квартирах, без выделения которых мы не сможем решить эту важнейшую задачу по развитию» [9, л. 20].

«По всем предметам учебного плана, кроме философии, преподаватели имеют опыт работы в техническом вузе, но не имеют опыта работы на дневном отделении, что нередко проявляется в их повседневной деятельности». Частично эту проблему решили тем, что три преподавателя в 1968 г. повысили квалификацию на четырехмесячных курсах при ведущих вузах страны.

С этого момента их учеба стала регулярной. Отныне каждые четыре года они должны были проходить стажировку в ведущих университетах и институтах страны: Московском высшем техническом училище имени Николая Баумана, Новосибирском, Киевском, Минском, Ленинградском и Томском государственных университетах.

Пятнадцать сотрудников филиала состояли членами и кандидатами в члены КПСС. Все коммунисты выполняли общественные поручения по месту основной работы, а некоторые из них (Колесник, Пономарев, Церих) вели большую работу в обществе «Знание», вечернем университете марксизма-ленинизма и заочной Высшей партийной школе [9, л. 6].

В 1968—1969 учебном году в филиале обучались 804 студента и 39 «прикрепленных» из других вузов страны. На дневном отделении на двух специальностях (технология рыбных продуктов и промышленное рыболовство) учились 100 студентов, на заочном по шести специальностям (холодильные машины и компрессорные установки, машины и аппараты пищевых производств, технология рыбных продуктов, эксплуатация судовых силовых установок, судовождение на морских путях и промышленное рыболовство) занимались 636 чел. и на вечернем отделении по специальности холодильные машины и компрессорные установки — еще 68 слушателей [9, л. 7].

В работе со студентами дневного отделения отмечались серьезные недостатки, порожденные, скорее всего, тем, что коллектив филиала не имел опыта работы с ними. А эта работа весьма сильно отличалась от уже привычной работы с заочниками. Одними из главных отличий являлись «нежный»

возраст вчерашних школьников и отсутствие у части из них мотивов к успешной учебе и приобретению специальности.

«Анализ журнала по учету успеваемости свидетельствует об отсутствии в течение семестра равномерной и систематической работы студентов по изучаемому материалу. На семинарских занятиях и коллоквиумах их знания оцениваются в основном баллом “три”. По состоянию на 20 января в группах до шести человек не имели зачета по истории КПСС. Не случайно накануне сессии студент Е... подал заявление об отчислении его из филиала по академической задолженности.

Согласно учета посещаемости, за три с половиной месяца обучения студенты пропустили без уважительных причин 1 350 часов, то есть в среднем по 13,5 часа на каждого человека. 16 января на семинаре по работе В. И. Ленина “Детская болезнь “левизны” в коммунизме” не явилось 14 студентов из 25, занятие было сорвано.

Нет должного порядка и в организации труда студентов. Большинство из них сидят в аудитории в верхней одежде. В отдельных спальнях комнатах грязно, душно, сушится белье. В комнатах для занятий не хватает столов.

К каждой студенческой группе прикреплены преподаватели-кураторы (Бессонова и Панарина у технологов, Бурмакин и Ким у промысловаков). Судя по их некорректным и наспех составленным планам, целеустремленной повседневной воспитательной работы со студентами проводится недостаточно.

Проведены вечера — “Посвящение в студенты”, “50 лет ВЛКСМ”, 51-я годовщина Октября, День Конституции, новогодний. Но лекции по ленинской тематике и о международном положении студентам не читались.

Комсомольская студенческая организация пока еще не является ведущей в учебе и посещаемости. Председатель студенческой профсоюзной организации переизбран в связи с его академической задолженностью...» [9, л. 8—9].

Первые студенты-дневники осенью 1968 г. во внеучебное время в субботние и воскресные дни работали на погрузке соли в рыбном порту, перевалив ее почти 230 тонн. Они же выполнили большой объем работ в строительно-монтажном управлении Камчатрыбпрома. Заработанные деньги (около 700 руб.) ребята решили израсходовать на приобретение культурно-спортивного инвентаря и на проведение общественных мероприятий [9, л. 15].

С этого времени участие студентов и их наставников в общественных работах по благоустройству родного города, носивших в то время название «субботников», стали традиционными. Как вспоминает замечательный преподаватель физики Жанна Федоровна Иваницкая, прошедшая во время весенних субботников вместе со своими учениками «все дороги и все тротуары от Комсомольской площади до улицы Океанской», «студенты таскали бревна для художественной школы, приводили в порядок территорию механического завода вблизи озера Култучного, чистили снег на Театральной площади».

Основную часть заочников по-прежнему составляли работники рыбной промышленности. Для них, как и раньше, в вечернее время проводились лекции, семинары, практические занятия и консультации. Такая работа велась в течение всего учебного года, но была рассчитана лишь на тех, кто «по причине личной инициативы прибегает к помощи филиала и имеет возможность регулярно посещать занятия в вечернее время. Работа со студентами-заочниками, находящимися в море, практически пущена на самотек. Каких-либо действенных мер, учитывающих специфику работы с рыбаками, например, выезды преподавателей на суда для дачи консультаций и оказания помощи в подготовке письменных работ, филиал не выработал и никакой попытки в этом плане не сделал. Поэтому складывается положение, при котором определенная часть заочников в течение нескольких лет лишь числится студентами, не проявляя попыток к выполнению учебного плана».

В ответ на критику руководство филиала сообщало обкому КПСС: «Коллектив работников филиала, партийная и профсоюзная организация критически анализируют свою работу, не закрывают глаза и не мирятся с теми недостатками, устранить которые мы в силах и без посторонней помощи. Мы считаем, что, проявляя еще большую энергию, инициативу и настойчивость с помощью и поддержкой областных органов и ректора института (владивостокского Дальрыбвтуза. — С. Г.), у нас имеются все предпосылки для создания на Камчатке в ближайшие три-четыре года первого самостоятельного технического высшего учебного заведения» [9, л. 24].

Какими виделись местным властям перспективы развития филиала в ближайшие годы? Ответ на этот вопрос содержится в пояснительной записке, составленной 19 февраля 1969 г. инструктором отдела школ обкома КПСС Е. Кузаковой. В соответствии с приведенными в ней данными, головной институт предполагал увеличить набор на первый курс филиала до ста двадцати пяти при плане в сто человек и открыть две новые специальности — «Эксплуатация судовых силовых установок» и «Машины и аппараты пищевых производств». Но это требовало дополнительной площади. Имевшаяся же у филиала база могла обеспечить лишь первые два-три года обучения.

Для расширения учебно-материальной базы своих учебных заведений Камчатрыбпром начал проектировать комплекс учебно-лабораторных и бытовых зданий на 8-м километре (на проспекте имени 50-летия Октября). В составе этого комплекса предполагался новый учебно-лабораторный корпус средней мореходки, рассчитанный на тысячу мест. Его строительство намеревались начать в 1970 г. (ныне этот корпус принадлежит профессиональному училищу № 2). Позже предполагали возвести и другие здания. После этого часть существовавших корпусов мореходки намеревались передать в распоряжение филиала. К концу 1969 г. ожидалось окончание строительства нового общежития для учебных заведений на улице Владивостокской (назван-

ного «Домом студентов»), рассчитанного на четыреста сорок мест. Двести из них должны были отойти к филиалу [9, л. 11].

24 марта 1969 г. МРХ СССР распорядилось организовать при филиале кафедры гуманитарных наук и механики. 30 сентября 1969 г. ректор Дальрыбвтуза издал приказ № 335: «1. Образовать в Камчатском филиале заочного факультета с 1 октября 1969 г. кафедру гуманитарных наук в составе Б. С. Апарц, В. Н. Аров, Л. М. Бессонова, В. С. Калинина, Ю. М. Колесник, А. М. Мальгина, А. И. Пономарев. 2. Образовать в Камчатском филиале заочного факультета с 1 октября 1969 г. кафедру механики в следующем составе: В. Н. Бреславец, Г. Г. Бурмакин, В. П. Васильева, Ю. А. Волков, А. В. Громов, В. С. Гузь, Ж. Ф. Иваницкая, В. В. Кузнецова, Р. А. Ляндзберг, Н. Л. Мареева, Т. С. Степанова, Б. И. Фризоватый, Ф. А. Церих, Л. Д. Кустова, Т. А. Ким, Т. Я. Зельвина, Н. М. Емельянова» [13, л. 8, 44].

20 октября 1969 г. заведующими кафедрами были утверждены Витольд Густавович Кариус (механики) и Юрий Макарович Колесник (гуманитарных наук) [13, л. 82]. Кафедра механики контролировала и обеспечивала учебный процесс по двенадцати дисциплинам и имела довольно многочисленный состав. Для удобства управления этим сложным «хозяйством» было решено ввести должность заместителя заведующего кафедрой. Им с 24 ноября 1969 г. стал Рэм Артурович Ляндзберг.

В дальнейшем формирование новых кафедр продолжилось. 17 октября 1970 г. в должности заведующих кафедрами марксизма-ленинизма и химии были утверждены Ю. М. Колесник и Р. А. Ляндзберг. 16 января 1971 г. в соответствии с приказом МРХ СССР № 375 от 1 декабря 1970 г. организовывались кафедры машиноведения и физико-математических наук. Кафедру машиноведения возглавил доцент Ф. А. Церих, кафедрой физико-математических временно стал заведовать В. Г. Кариус, который спустя несколько дней передал ее профессору Р. С. Прасолову.

Радий Сергеевич Прасолов стал первым на Камчатке доктором технических наук, правда, приглашенным с материка. Он работал в филиале до 15 ноября 1972 г. [14, л. 117]. «Собственным» доктором технических наук полуостров разжился гораздо позже — в начале 1980-х гг. им стал тогдашний директор филиала Игорь Сергеевич Лукьянов.

В октябре 1970 г. филиал въехал в новое капитальное пятиэтажное здание на улице Ленинградской, 13 площадью 2 433 кв. м (ныне учебный корпус КамчатГТУ № 5). Его возводили для Облрыбколхозсоюза, но директор филиала занял зданием «явочным» порядком для нужд своего учебного заведения и «отвоевал» его в областных властных инстанциях. Приобретение собственного здания стало заметным событием: здесь оборудовали лаборатории гидравлики, комплекс физических лабораторий, разместили аудитории, библиотеку и различные службы, на первом этаже организовали небольшой

буфет. Все это существенно облегчило положение студентов, сотрудников и преподавателей.

1 мая 1971 г. в филиале в соответствии с многолетними традициями появился высший орган — Совет в составе 15 чел. Его возглавил директор Ю. А. Волков. 19 ноября 1971 г. на общественных началах вводились должности заместителей директоров по учебной и научной работе. Первым стал Р. А. Ляндзберг, вторым — Р. С. Прасолов.

В феврале 1972 г. учебное заведение получило здание общежития на 183 места с магазином на Комсомольской площади, введенное в эксплуатацию в 1971 г. (ныне учебный корпус № 1). О его первоначальном предназначении свидетельствуют многочисленные дверные проемы в стенах, сохранившиеся и поныне. Здесь разместились аудитории, лаборатории теплотехники, технологии металлов, небольшие чертежные залы, позже появился вычислительный центр. Одновременно часть помещений занимали под жилье сотрудники филиала, ожидавшие получения квартир. Последних постепенно расселили, и весь новый корпус стал использоваться для учебных целей.

В начале 1972 г. окончательно «созрел» и выплеснулся наружу подспудно тлевший межличностный конфликт в среде руководителей учебного заведения. В него вмешались вышестоящие «инстанции» — головной институт и областные власти. Результатом этого вмешательства стала смена руководства филиала и существенное изменение условий его деятельности.

В марте 1972 г. проверять состояние дел в своем камчатском филиале прибыла комиссия из Дальрыбвтуза. Она выявила ряд серьезных недостатков в его работе. Ученый совет Дальрыбвтуза, заседавший 17 марта во Владивостоке, выслушал и обсудил доклад директора филиала и акт, составленный комиссией, и решил с 21 марта 1972 г. освободить Ю. А. Волкова от должностей директора филиала и декана его заочного факультета. Исполнять обязанности декана стал Ю. Н. Шлык [15, л. 32].

В этот же день, 17 марта 1972 г., ректор Дальрыбвтуза назначил новым директором филиала Алексея Максимовича Тарана, до этого работавшего во Владивостоке старшим преподавателем кафедры промыслового судовождения [14, л. 52]. В Петропавловск он прибыл в апреле 1972 г. «Приказ директора Камчатского филиала Дальрыбвтуза № 1 от 19 апреля 1972 г. 1. Сего числа приступил к исполнению обязанностей директора Камчатского филиала Дальрыбвтуза... 2. Врио директора филиала товарищу Келиму Ю. М. приступить к исполнению своих обязанностей — заведующего кафедрой механики» [16, л. 189].

24 марта 1972 г. бюро Камчатского обкома КПСС приняло постановление «О неудовлетворительной работе филиала Дальрыбвтуза». Прошла проверка профессорско-преподавательского состава на соответствие занимаемым должностям, в результате которой некоторым педагогам пришлось их поки-

нуть, а некоторым — расстаться и с самим учебным заведением. Обновилось и руководство отдельных кафедр: так, 7 апреля 1972 г. новым заведующим кафедрой марксизма-ленинизма стал Николай Иванович Шендрик [15, л. 39, 42].

26 апреля 1972 г. ректор Дальрыбвтуза В. П. Олейник утвердил «Положение о Камчатском филиале Дальрыбвтуза». Вскоре в него стали вносить изменения. Так, учитывая отдаленность филиала и неудобство связи с ним, для своевременного и оперативного обеспечения учебного процесса с 1 декабря 1972 г. директору филиала давалось право самостоятельно, без согласования с головным вузом, принимать и увольнять необходимый административно-управленческий и вспомогательный персонал. А 15 февраля это право распространилось на преподавателей, привлекаемых к работе на условиях почасовой оплаты [14, л. 74, 102].

Одновременно продолжались поиски путей оптимизации учебного процесса. Так, с 16 мая 1972 г. за кафедрой механики закреплялось преподавание аж сорока двух дисциплин! Для удобства управления этим разветвленным и разнородным хозяйством внутри кафедры выделялся курс «Энергетические установки и технологическое оборудование», включавший восемнадцать предметов [17, л. 169].

С 11 сентября 1972 г. с учетом того, что преподаватели физического воспитания были обязаны уделять большое внимание воспитательно-организационной работе со студентами, курс физвоспитания закреплялся за кафедрой марксизма-ленинизма. Заведовала курсом старший преподаватель Людмила Николаевна Гордеева [17, л. 98]. Отдельная кафедра физического воспитания в соответствии с приказом заместителя министра рыбного хозяйства СССР В. М. Каменцева была организована 1 января 1976 г. Л. Н. Гордеева стала ее первой заведующей [15].

29 декабря 1972 г. «с целью организации учебного процесса на научной основе и улучшения учебно-методической работы, в целях повышения качества преподавания учебных дисциплин» была организована учебно-методическая комиссия под председательством декана дневного факультета Н. Е. Крыловой [17, л. 5].

Приведем несколько зарисовок из повседневной жизни филиала, облеченных в форму приказов его директора. Вот пример нерадивого отношения к учебе, датированный осенью 1972 г.: «Студент группы ПР-22 К... в течение первых двух учебных недель систематически нарушал дисциплину на лекциях по теоретической механике... Неоднократное требование преподавателя представить конспект первой лекции К... не выполнил. Отмечая, что невыполнение требований преподавателей является грубым нарушением норм и правил поведения студентов высшей школы, студенту К ... объявить выговор...» [17, л. 78].

Порядок нужно было наводить не только среди некоторых студентов, но и в помещениях учебного заведения. 29 ноября 1972 г. вышел приказ «О мерах по наведению порядка в зданиях филиала», содержание которого остается весьма актуальным и сейчас: «В последнее время участились случаи приведения коридоров и лестничных площадок зданий филиала в антисанитарное состояние вследствие того, что курящие студенты не соблюдают элементарной чистоты и не следят за собой. Так, 29 ноября студент Б... бросил на пол окурки и затушил его ногой, за что был задержан директором. Для искоренения подобных проступков и наведения чистоты в зданиях филиала приказываю: 1. Запретить курение в коридорах и на лестничных площадках зданий филиала. 2. Курение разрешается только в туалетных комнатах...» [17, л. 40]. Борьба с курением в стенах учебного заведения административными мерами ведется уже четвертое десятилетие, и, похоже, что конца ей не видно...

В конце декабря 1972 г. был составлен «Список преподавателей Камчатского филиала Дальрыбвтуза», в котором указана дата их поступления на работу в филиал. Он включал 68 фамилий. Дольше всех в учебном заведении работали: В. В. Кузнецова (с 7 сентября 1959 г.), В. С. Гузь (с ноября 1960 г.), Л. Д. Кустова (с 22 октября 1961 г.), Т. Я. Зельвина (со 2 марта 1963 г.), Л. М. Бессонова (с 1 сентября 1963 г.), А. И. Пономарев (с 20 августа 1964 г.), Ж. Ф. Иваницкая (с 30 ноября 1965 г.) [14, л. 79].

Одному из опытейших сотрудников — старшему преподавателю и заместителю декана механического факультета Валентине Степановне Гузь 1 октября 1973 г. исполнилось пятьдесят лет со дня рождения и двадцать пять лет с начала трудовой деятельности. Она начала работать на Камчатке в Сопочном рыбокомбинате в августе 1948 г. в должности инженера добычи. Проработав около двенадцати лет на рыбокомбинатах и судоремонтных предприятиях области, в ноябре 1960 г. перешла на работу в филиал в качестве ассистента, затем стала старшим преподавателем. Ведя начертательную геометрию и черчение, Валентина Степановна приобрела большой педагогический опыт и заслуженный авторитет среди коллег и студентов. В 1971 г. она стала заместителем декана дневного отделения, а с 1 сентября 1973 г. — заместителем декана вновь образованного механического факультета. Работая в деканате, трудолюбивая, вежливая и общительная Валентина Степановна уделяла большое внимание совершенствованию учебно-воспитательного процесса, являясь примером честного и добросовестного исполнения служебных и общественных обязанностей. За долголетнюю и безупречную работу ей объявили благодарность и наградили «Почетной грамотой» [18].

1 марта 1973 г. заместителем директора по научной работе стал Иван Андреевич Шевелев, старший преподаватель кафедры механики. В этот же день деканом заочного факультета по совместительству назначили Владимира Степановича Филева [14, л. 48—49].

10 мая 1973 г. в преддверии первого выпуска инженеров, подготовленных на дневном отделении, МРХ СССР своим приказом № 202 предписало организовать на базе дневного отделения с 1 сентября 1973 г. «механический и технологический факультеты и кафедру “Машины и аппараты пищевых производств”, реорганизовать кафедру гуманитарных наук в кафедру иностранного языка» [14, л. 30].

Коллектив новой кафедры «Машины и аппараты пищевых производств» составили доценты А. В. Громов и Т. А. Ким, старшие преподаватели В. Н. Дегтярев, П. И. Макаров, Б. И. Фризоватый, В. Г. Хиславский, ассистенты Н. П. Осипова, В. А. Ткаченко и Г. А. Уткин [14, л. 15]. Возглавил кафедру Евгений Владимирович Сизых. Не за горами была организация других самостоятельных выпускающих кафедр: эксплуатации судовых силовых установок, промышленного рыболовства и технологии рыбных продуктов.

Теперь в учебном заведении действовали три самостоятельных факультета: заочный, механический и технологический. 1 сентября 1973 г. деканами двух последних были назначены соответственно В. Н. Дегтярев и Н. Е. Крылова. В это время в филиале работали уже двадцать семь кандидатов наук, но он по-прежнему испытывал недостаток в высококвалифицированных преподавателях специальных дисциплин. Филиал имел двадцать восемь учебных лабораторий.

20 июня 1973 г. вуз отчитывался «о работе над ошибками», обозначенными в прошлогоднем постановлении обкома КПСС. Ее итоги содержатся в докладной записке, подготовленной новым руководством учебного заведения. За год с небольшим в нем произошли серьезные перемены: появились пять дополнительных единиц административно-управленческого персонала, в том числе заместители директора по научной и учебной работе, декан заочного отделения. Приступили к работе десять новых высококвалифицированных преподавателей. Усилился состав партийного бюро, комитета комсомола и местного комитета профсоюза. «Все это позволило преодолеть нездоровые явления в коллективе и наладить дисциплину. Как отметили коммунисты на своем отчетно-выборном собрании 16 апреля 1973 г., в институте восстановлена деловая атмосфера».

Принятые меры дали результаты: улучшилась дисциплина среди студентов, сократилось число пропущенных занятий и опозданий. Повысилась и успеваемость: если в зимнюю сессию 1971—1972 учебного года «двойки» получил каждый второй студент, то через год 700 учащихся дневного отделения из 849 были аттестованы положительно [18, л. 19].

В июне 1973 г. филиал готовился сделать свой первый выпуск на дневном отделении. «Многолюдно, но тихо на третьем этаже главного корпуса. “Идет защита диплома” — сообщает плакат, прикрепленный к дверям аудитории. Сколько радости и надежд, тревог и волнений вмещает в себя эта короткая

фраза! Происходит событие, значение которого трудно переоценить для нашего края: рождаются первые инженерные кадры в стенах первого технического вуза Камчатки» [19].

Ряд представленных к защите дипломных проектов имел практическое значение. В их число вошли: «Реконструкция цеха обработки производственного рефрижератора с целью выпуска сельди специального посола» и «Расширение баночного цеха Петропавловской жестянобаночной фабрики» дипломников Г. Ананьева и В. Петрук. Три проекта разделочных цехов различных рыбокомбинатов защитили Г. Юнкер, Н. Будникова и О. Панькова, два проекта реконструкции цеха обработки БМРТ для комплексной переработки минтая представили В. Валетов и В. Неупокоев [20].

«Темноглазый юноша уверенно водит указкой по чертежам. О волнении Константина Кашурина можно догадаться лишь по напряженной мысли в глазах да по лицам сокурсников. Они тоже предстанут сегодня перед Государственной комиссией. Идет защита дипломных проектов будущих инженеров промышленного рыболовства» [20].

В начале июля 1973 г. наступил торжественный день, венчавший пятилетние усилия учебного заведения: в красочно убранном малом зале Дворца культуры рыбаков прошло вручение дипломов первым выпускникам дневного отделения Камчатского филиала Дальрыбвтуза. Ими стали сорок семь инженеров-технологов, в их числе шестеро, закончивших учебу с отличием: Н. И. Котова, В. В. Назаренко, Е. И. МIRONНИКОВА, В. И. КАЛАШНИКОВ, Т. Н. УЛЯНОВА и О. А. Инявкина.

С напутственным словом к выпускникам обратился директор филиала А. М. Таран: «Сегодня вы стали инженерами, и очень скоро вам предстоит влиться в большой производственный коллектив рыбаков Камчатки. Не уроните честь нашего Дальрыбвтуза, храните память о первом выпуске!»

Этот день стал памятным и для тех, кто в течение пяти лет учил выпускников азам инженерных знаний. Почетные грамоты получили многие преподаватели и руководители дипломных проектов — специалисты Камчатрыбпрома, Петропавловской жестянобаночной фабрики и других городских предприятий.

С добрыми пожеланиями к выпускникам обратились заведующий отделом науки и учебных заведений обкома КПСС С. В. Захаров, заместитель начальника Камчатрыбпрома А. В. Симонов, заведующий кафедрой марксизма-ленинизма Н. И. Шендрик, заведующий кафедрой химии Р. А. Ляндзберг и другие [21].

Вот теперь-то можно было с полной уверенностью утверждать, что первое камчатское высшее техническое учебное заведение состоялось в полной мере! Оно впервые выпустило 84 молодых специалиста. Почти все они остались работать на Камчатке.

Младшие товарищи выпускников в это время готовились отправиться на плавпрактику и принять участие в третьем — трудовом — семестре. Студенты, закончившие первый и второй курсы, собирались выехать в составе путинных отрядов на рыбокомбинаты побережья. Формировал отряды комитет комсомола филиала. Общая численность отрядников достигала 300 чел. Первые из них — 180 будущих технологов, механиков и промыскаков — 1 июля 1973 г. отправились на Хайлюлинский рыбокомбинат. Второй отряд, включавший 80 студентов — должен был работать на Кировском комбинате, а третий — в Усть-Камчатске.

История путинных отрядов началась летом 1971 г., когда 130 студентов отлично потрудились на Хайлюлинском комбинате. За месяц через студенческие руки прошли почти 30 000 центнеров рыбы. Ребята выполняли установленные нормы на 150—170 %. В числе наиболее отличившихся называли члена комитета комсомола Сергея Серебрянникова, отличника учебы, председателя студенческого научного общества Анатолия Лысого, кандидата в члены бюро городского комитета комсомола Валерия Трофимцева, председателя студенческого совета Ларису Ячину [19].

Летом и осенью 1972 г. подавляющее большинство студентов филиала также активно участвовало в деятельности студенческих строительных отрядов, работавших на ремонте и возведении различных объектов в области, городе и в самом филиале. Студенты первого курса во главе с преподавателями выезжали на сельскохозяйственные работы в совхозы области.

За успешную организаторскую работу среди студентов благодарности заслужили преподаватели Н. В. Ермак, Е. А. Плотников, Л. Н. Гордеева, Н. Л. Мареева и В. Н. Дегтярев. На полях «битвы за урожай» отличились студенты Олег Марьянов, Владимир Кульбацкий, Виктор Неустроев, Татьяна Дерменева, Галина Ткач, Сергей Милешин, Владимир Шахов, Лариса Ячина и другие. Денежные премии в размере месячной стипендии получили Юлия Дуранина, Владимир Суворов, Олег Шеховцов, Илья Шишкин, Мария Панькова и другие.

В конце июля 1972 г. в филиале были сформированы следующие строительные отряды:

- первый на базе Тиличического строительно-монтажного управления (СМУ) в составе 41 чел., командир А. Борзин, комиссар Е. Значковский;

- второй численностью 33 чел. на базе СМУ-6, командир М. Старицын, комиссар Г. Бердыган;

- третий и четвертый из 25 юношей на базе СМУ-4, командир В. Суворов, комиссар В. Успенский и из 27 девушек во главе с командиром Л. Бубенчиковой и комиссаром С. Крючевской;

- пять отрядов на базе Управления океанического рыболовства общей численностью 198 чел., командиры Г. Арусланов, Г. Ткач, Л. Острая, А. Деря-

бин, Ю. Дуранина, комиссары С. Гончаров, Л. Тетерина, О. Мельникова, В. Соколова;

— отряд на базе СМУ- 6 в составе 45 бойцов, командир А. Сторублевцев, комиссар Ю. Кагай.

Командиром всех городских студенческих отрядов филиала стал А. Г. Мионов [17, л. 155].

Вот что рассказывал летом 1973 г. о некоторых членах путинного отряда и стоявших перед ними задачами старший преподаватель кафедры механики В. Г. Хиславский: «Среди бойцов путинного отряда Дальрыбвтуза много отличных парней и девочек, недавно окончивших петропавловские средние школы. Из седьмой городской школы пришла к нам Людмила Садчикова — отличница учебы, комсорг группы, член комитета ВЛКСМ. Людмила — участница путины 1971 года. Работала отлично, и нынче ребята единодушно избрали ее комиссаром самого большого — Хайлюлинского отряда. Ее школьные подруги — Людмила Тетерина и Анна Гофман — тоже активные комсомолки, хорошо учатся.

Из 17-й городской школы пришел в институт Александр Писанко — комсорг группы, отличник, спортсмен. А лучший комсорг группы, активистка Татьяна Черненко — выпускница вечерней школы.

Перед отрядом Люды Садчиковой стоят большие задачи. Во-первых, ударным трудом поддержать честь в соревновании с путинными отрядами Иркутского медицинского и Улан-Удэнского педагогического институтов. Во-вторых, с максимальной пользой использовать два месяца трудового лета. Штаб отряда наметил обширную программу. Важное место в ней отведено организации соревнования между звеньями и бригадами. Все мы примем активное участие в Дне труда 27 июня. Средства, заработанные в этот день, будут перечислены на строительство Дворца пионеров и школьников города Гагарина.

Студенты-лекторы знакомят рабочих комбината, местных жителей и коллег с материка со своими новыми работами: “Культурная революция на Камчатке”, “Камчатка в годы Великой Отечественной войны”, “Развитие культур на Камчатке в предвоенные годы”, “О развитии производительных сил Севера на примере Корякского национального округа”. Студенты различных специальностей расскажут ученикам местных школ о нашем институте, помогут им готовиться к вступительным экзаменам нынешнего года. Участники художественной самодеятельности выступят с концертами» [19].

19 октября 1973 г. прошло торжественное посвящение в студенты. По этому случаю директор филиала обратился к вчерашним абитуриентам, уже немножко нюхнувшим студенческого пороха, с напутственными словами: «Товарищи! В армию советских студентов влился отряд студентов-первокурсников, успешно выдержавших конкурсные экзамены в самый восточный

технический вуз нашей страны... Студенты первого курса Дальрыбвтуза приняли активное участие в оказании помощи на уборке урожая в совхозе “Лазовский” Мильковского района, на ремонтных работах...

Поздравляю вас с вступлением в дружную студенческую семью. Желаю вам отличной учебы, плодотворной общественной деятельности. Желаю стать вам высококвалифицированными специалистами, глубоко владеющими марксистско-ленинской теорией и техническими знаниями и умело их применяющими на благо нашей Родины в деле построения коммунизма» [22, л. 46].

В преддверии нового выпуска в соответствии с «Положением о персональном распределении молодых специалистов, оканчивающих высшие и средние специальные учебные заведения СССР» 29 октября 1973 г. в филиале появилась комиссия по распределению под председательством А. М. Тарана. В нее вошли деканы факультетов, председатель профкома, секретари парткома и бюро ВЛКСМ, начальник отдела кадров и представители предприятий, в распоряжение которых направлялись молодые специалисты [18]. В будущем 1974 г. планировался выпуск инженеров по четырем специальностям дневной формы обучения и заочников [20].

31 января 1974 г. МРХ СССР утвердило состав Государственных экзаменационных комиссий (ГЭК), которым предстояло оценивать уровень подготовки молодых инженеров. Комиссии по специальности «Промышленное рыболовство» возглавили бывшие выпускники филиала А. Р. Янсон — начальник управления Камчатрыбфлота и Г. В. Мещеряков — первый заместитель начальника Камчатрыбпрома (в то время выпускники этой специальности одновременно получали две профессии: штурман дальнего плавания и инженер промышленного рыболовства).

Председателем ГЭК по специальности «Технология рыбных продуктов» стал Ю. В. Галкин — начальник отдела обработки Камчатрыбпрома, по специальностям «Эксплуатация судовых силовых установок» и «Машины и аппараты пищевых производств» — Ю. П. Бородин, главный инженер Океанрыбфлота и Ю. Г. Орел, главный инженер Камчатрыбпрома [18].

Защиты дипломных проектов прошли с 4 по 22 июня 1974 г. В этом году стены филиала покинули 185 новоиспеченных инженеров (52 судомеханика, 58 механиков машин и аппаратов пищевых производств, 44 технолога и 31 механик промышленного рыболовства). При подведении итогов защит за лучший дипломный проект, выполненный на актуальную для рыбной промышленности тему, за хорошую учебу и активное участие в общественной жизни филиала Почетными грамотами и денежными премиями наградили выпускников В. Г. Кокорина, В. С. Фомченко, В. П. Трофимцева, Н. Н. Дерибозову, В. П. Кирикена, П. Г. Машихина, Е. В. Макарова, Г. А. Кузнецову, Л. В. Фомину, В. А. Семенова, В. М. Яковлева и Т. А. Афонину [13, л. 105].

С 1 сентября 1974 г. заработала кафедра «Эксплуатация судовых силовых установок». Она появилась в соответствии с приказом МРХ СССР № 167 от 17 апреля 1974 г. Во исполнение этого распоряжения ректор Дальрыбвтуза закрепил за новой кафедрой тринадцать дисциплин общепромышленного и специального циклов. В их число вошли: «Судовые двигатели внутреннего сгорания и их эксплуатация», «Судовые турбины и их эксплуатация», «Теория и проектирования судовых силовых установок», «Гидравлика и гидравлические машины», «Общая теплотехника», «Введение в специальность», «Методика научных исследований» и другие.

Первый состав преподавателей кафедры включал всего пять человек: доцента Арсения Викторовича Громова, старших преподавателей Партальона Ивановича Макарова, Бориса Ильича Фризоватого, Владимира Григорьевича Хиславского и ассистента Владимира Андреевича Ткаченко. Возглавил кафедру В. Г. Хиславский. Вскоре в ее составе произошли перемены: в ноябре 1974 г. на завод «Фреза» ушел Б. И. Фризоватый, а в коллектив влился Вячеслав Петрович Абушкевич.

Одной из форм подготовки грамотных специалистов в высшей школе традиционно являлось участие студентов в научно-исследовательской работе. Ее ежегодным итогом стали студенческие научно-технические конференции. Первая из них прошла в 1972 г. А 5—6 марта 1975 г. состоялась уже третья конференция. Она работала по трем секциям: общественных наук (руководитель кандидат исторических наук Г. Н. Романов), технических наук (руководитель кандидат технических наук Ю. М. Оглуздин и химических наук (руководитель кандидат химических наук Ю. М. Шлык).

Наиболее отличившиеся ее участники за высокое качество представленных докладов были премированы месячной стипендией, составлявшей в то время 64 рубля. Ими стали: Лилиана Кузьмина (ТР-31), Владимир Клейменов (СМ-31), Светлана Лежнина (МА-51) и Вера Чуркина (ТР-32). (В скобках указана нумерация студенческих групп, которая тогда отличалась от принятой сейчас: она включала сокращенное обозначение специальности, курс и номер группы в потоке). Победители секций с 8 марта на десятидневный срок командировались в Мурманск для участия в IV межвузовской студенческой конференции. Делегацию от филиала составили Галина Додон (ТР-42), Любовь Боровская (ТР-41), Вячеслав Роденков (СМ-52), Николай Ацин (МА-52) и Нина Масловская (ТР-32) [24, л. 61, 84].

В конце июня 1975 г. прошел очередной выпуск молодых специалистов дневной формы обучения, составивший 147 человек (46 технологов, 42 судовых механика, 44 механика машин и аппаратов и 15 промысловиков). 27 июня к ним добавились еще 39 заочников (12 механиков машин и аппаратов, три промысловика, один судоводитель, 16 судовых механиков и семь технологов) [24, л. 175—180].

По состоянию на 31 октября 1975 г. филиал располагал девятью кафедрами: марксизма-ленинизма, физико-математических наук, иностранных языков, машиноведения, химии и технологии рыбных продуктов, механики, машин и аппаратов пищевых производств, эксплуатации судовых силовых установок, физвоспитания и спорта. В общей сложности на них трудились 84 преподавателя.

Вскоре к ним добавилась еще одна: приказом МРХ СССР с 1 сентября 1976 г. организовывалась кафедра «Промышленное рыболовство и судовождение», а кафедра механики переименовывалась в кафедру «Электротехники и автоматики» [18].

В 1976 г. была опробована новая форма идейно-воспитательной работы со студентами: в апреле «в целях повышения и поднятия авторитета отличников учебы и активных общественников» прошел первый слет отлично успевающих студентов. Его организацией активно занимались деканы В. Н. Дегтярев и А. В. Левченко, заместитель секретаря партбюро А. И. Пономарев, секретарь комитета комсомола А. С. Кондратьев и председателя студенческого профсоюзного комитета Л. Е. Рогачева.

«Слет прошел на должном организационном уровне, отличники обменялись мнениями по улучшению учебы. Слет принял свое первое решение». За отличную учебу и активное участие в общественной жизни института на нем были отмечены лучшие студенты: месячную стипендию получили А. А. Гаврилов, Л. В. Голосков, Н. М. Дулин, Т. В. Лапина, В. Б. Чибижеков, благодарности — О. Н. Шеховцов, Н. А. Резина, Т. М. Хамидзянова, Н. В. Устинова, Иванов, Николаева.

«Поздравляю всех участников слета с отличными успехами в учебе и общественной работе, — обращался к ним директор филиала, — желаю вам, дорогие товарищи, успешной учебы, эффективной работы в научно-техническом студенческом обществе и активного участия в общественной жизни филиала, района и области» [25, л. 89].

Пример отличников был как нельзя кстати: значительная масса студентов относилась к учебе с прохладцей. Вот свидетельство на этот счет, приведенное серьезным ученым-ихтиологом И. А. ПолUTOвым, преподававшим с 1968 г. курс «Промысловая ихтиология и гидробиология» промрыбакам и технологиям, а позднее — и судоводителям: «Студенты дневных факультетов в массе были случайным элементом. Ихтиология особого интереса для них не представляла. Лекции они посещали нормально, но слушать не слушали, занимались, чем вздумается, вплоть до карточной игры. Некоторые занимались и выполнением заданий по общественным наукам. Легко представить качество работы, выполненной между делом. Обмануть преподавателя, получить зачет, ничего не зная, — это было их основной целью. Шли и на откровенное мошенничество: крали уже зачтенную работу, меняли обложку, поставив свою фамилию. Самое печальное: уличенные в нечестности, студенты особен-

но не переживали. Этому было простое объяснение: в Дальрыбвтуз шли, как мне не раз говорили преподаватели 4-й городской школы, самые слабые ученики...» [26, с. 56].

Подобное отношение к учебе предопределило и дальнейшую судьбу многих выпускников, часть которых оказались «за бортом профессии, работали, где придется и где полегче. Один из выпускников-судоводителей сообщил мне, что из двадцати трех его коллег только трое работают по специальности». По-другому занимались заочники, хорошо подготовленные практически: «Они с большим вниманием слушали лекции по теоретическим основам рыболовства, по состоянию запаса рыб и прогнозированию их подходов» [26, с. 57].

Выводы старого ученого, сделанные в 1970-х гг., вполне справедливы и в наше время: любой из преподавателей отмечает существенную разницу между студентами-дневниками и заочниками, в которой возрастной фактор играет едва ли не ведущую роль, и возросший инфантилизм первых, несмотря на существенно ужесточившиеся за прошедшие десятилетия условия жизни.

Обучение на всех специальностях, в том числе и на заочном отделении, в то время было бесплатным. Все затраты по подготовке специалистов несло государство. Но выпускникам ставилось условие: после окончания учебы они должны были проработать три года по так называемому «распределению», то есть на конкретном предприятии. «Распределение» проходило примерно за полгода до выпуска. Им занималась специальная комиссия, оценивавшая результаты учебы и общественную работу выпускников, выстраивавшая их в очередь, сообразно с которой каждый выбирал себе место будущей работы. Список вакансий составлялся в соответствии с заявками промышленности. Это тоже служило определенным стимулом в учебе: отличники и хорошисты по сравнению с троечниками имели большую свободу выбора.

Таким образом, всем выпускникам дневного отделения гарантировалось трудоустройство по полученной специальности. Напротив, уклонение от прибытия к месту «распределения» предусматривало наказание вплоть до судебного преследования. Впрочем, существовали и официальные способы избежать его. Им являлась, например, срочная служба в вооруженных силах, через которую проходила большая часть выпускников-юношей. Дело в том, что военной кафедры в то время филиал не имел, а поэтому молодых специалистов ждал призыв в качестве рядовых матросов или солдат на срок от одного до двух лет. После окончания службы возвращаться на место «распределения» было необязательно. Правда, после этого выпускник терял права «молодого специалиста», в число которых входила, например, льготная очередь на получения бесплатного жилья.

Отсутствие военно-морской подготовки для будущих флотских специалистов было крупным недостатком. Этим нарушалась традиционная форма

подготовки моряков, которая обычно проходила в условиях закрытых учебных заведений, таких, например, как среднее мореходное училище. Несение вахт и жизнь по уставу позволяли эффективнее прививать молодым людям чувство ответственности за порученное дело и готовить их к службе на промысловых и транспортных судах. Студенты филиала этой возможности были лишены.

Впрочем, последний недостаток отчасти компенсировался большим количеством летних практик на береговых заводах и на судах. Так, автор этих строк в свое время за период учебы прошел на различных предприятиях четыре практики, не считая преддипломной.

Выпуск дневного отделения 1976 г. составил 140 чел. 24 июня 1976 г. директор филиала подписал приказ о выдаче новеньких дипломов 45 механикам машин и аппаратов пищевых производств, 25 судовым механикам, 44 технологам и 26 промысловакам [25, л. 146—148].

Так прошли первые два десятилетия из истории первого высшего технического учебного заведения полуострова. Спустя еще десять лет оно обрело самостоятельность: в январе 1987 г. Камчатский филиал Дальрыбтуса официально сменил статус, превратившись в Петропавловск-Камчатское высшее инженерное морское училище. Затем последовала череда преобразований, приведшая в апреле 2001 г. к организации Камчатского государственного технического университета.

В настоящее время КамчатГТУ является самым крупным учебным заведением Северо-Востока России. Здесь накоплен обширный опыт подготовки специалистов для экономики. Университет располагает двенадцатью корпусами, в которых размещены лекционные и специализированные аудитории, лаборатории, компьютерные залы, научная библиотека, Дворец культуры, культурно-информационный центр, редакционно-технический отдел. Университет издает учебную и научную литературу, собственную газету.

Ныне университет включает шесть факультетов: мореходный, технологический, экономики и управления, информационных технологий, заочный и военного обучения, ведущих подготовку по двадцати восьми специальностям и направлениям. В состав университета входит колледж, в котором можно получить среднее специальное образование по девяти специальностям.

В 2003 г. университет выпустил в жизнь 1 044 специалистов. Им на смену в этом году пришло пополнение в числе 1 760 абитуриентов. В начале 2004 г. Численность студентов и курсантов составляла 7 351 человек.

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 378, оп. 1, д. 14.
2. **Камчатская правда**, 1957. 20 августа, № 196.
3. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 34, д. 3.

4. **Камчатская правда**, 1959, 27 мая, № 123.
5. Там же, 11 января, № 9.
6. Там же, 1960. 21 сентября, № 225.
7. Там же, 21 декабря, № 300.
8. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 34, д. 28.
9. Там же, ф. 2, оп. 44, д. 70.
10. **Камчатская правда**, 1964. 7 июля, № 160.
11. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 34, д. 8.
12. **Камчатский комсомолец**, 1968. 26 ноября, № 142.
13. **Архив КамчатГТУ**, ф. 2, к. 385, ед. 1.
14. Там же, ф. 2, к. 385, ед. 3.
15. Там же, д. 4.
16. Там же, ф. 2, к. 396, д. 6.
17. Там же, к. 385, ед. 5.
18. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 52, д. 33.
19. **Камчатская правда**, 1973, 29 июля, № 151.
20. Там же, 25 июля, № 172.
21. Там же, 8 июля, № 158.
22. **Архив КамчатГТУ**, ф. 2, к. 396, ед. 1.
23. Там же, ед. 2.
24. Там же, ед. 4.
25. Там же, ед. 5.
26. **Полутов И. А.** Давным-давно. — Петропавловск-Камчатский, 1995. — 164 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПЕРВЫЙ ВЫПУСК ДНЕВНОГО ОТДЕЛЕНИЯ, 1973 г.

Приказ директора Камчатского филиала Дальрыбвтуза № 62 от 28 июня 1973 г.

Нижепоименованным студентам пятого курса дневного отделения, полностью выполнившим учебный план и защитившим дипломные проекты, выдать дипломы об окончании института с присвоением квалификации инженера-технолога по специальности № 1010 «Технология рыбных продуктов» и исключить их из числа студентов:

1. Агеевой Людмиле Николаевне.
2. Алексеевой Надежде Николаевне.
3. Ананьеву Геннадию Александровичу.
4. Батяевой Людмиле Григорьевне.
5. Будниковой Нине Викторовне.
6. Валетову Владимиру Ивановичу.
7. Глотову Анатолию Николаевичу.
8. Гриценко Людмиле Ильиничне.
9. Жанской Наталье Григорьевне.

10. Захаровой Татьяне Николаевне.
 11. Збарацкой Ульяне Ивановне.
 12. Иглиной Галине Николаевне.
 13. Инявкиной Людмиле Александровне.
 14. Калашникову Виктору Илларионовичу.
 15. Кашуриной Татьяне Васильевне.
 16. Коллегову Александру Павловичу.
 17. Коллеговой Наталье Ивановне.
 18. Котовой Наталье Ивановке.
 19. Красавину Николаю Петровичу.
 20. Лазыриной Надежде Силловне.
 21. Лебедевой Нине Борисовне.
 22. Лихно Николаю Ивановичу.
 23. Лиховодовой Светлане Семеновне.
 24. Махутовой Наталье Васильевне.
 25. Миронниковой Евгении Ивановне.
 26. Назаренко Валентине Викторовне.
 27. Наталушко Ирине Геннадьевне.
 28. Неупокоеву Валентину Ивановичу.
 29. Никулиной Алле Михайловне.
 30. Паньковой Ольге Андреевне.
 31. Пархутовой Наталье Васильевне.
 32. Петрук Валентине Григорьевне.
 33. Пятышиной Наталье Николаевне.
 34. Саткевич Раисе Ивановне.
 35. Сомову Вадиму Георгиевичу.
 36. Сомовой Галине Владимировне.
 37. Спирина Николаю Никаноровичу.
 38. Степановой Наталье Петровне.
 39. Степченко Людмиле Николаевне.
 40. Сухаревой Валентине Ивановне.
 41. Ульяновой Татьяне Николаевне.
 42. Филимоненко Людмиле Григорьевне.
 43. Филоновой Евгении Григорьевне.
 44. Фроловой Нине Александровне.
 45. Хижняк Юрию Андреевичу.
 46. Хонской Людмиле Валентиновне.
 47. Юнкер Галине Александровне.
- Архив КамчатГТУ, ф. 2, к. 396, ед. 1, л. 178.

**Приказ директора Камчатского филиала Дальрыбвтуза
№ 99 от 3 августа 1973 г.**

Нижепоименованным студентам пятого курса дневного отделения, полностью выполнившим учебный план, сдавшим государственные экзамены по судоводительским дисциплинам и защитившим дипломные проекты по промышленному рыболов-

ству, выдать дипломы об окончании института с присвоением квалификации инженера-механика со званием штурмана дальнего плавания:

1. Аптину Виталию Семеновичу.
2. Борзину Александру Васильевичу.
3. Борисенко Виктору Николаевичу.
4. Бутусову Александр Петровичу.
5. Галанцеву Валерию Сергеевичу.
6. Гонзе Валентину Ивановичу.
7. Грищенко Александру Андреевичу.
8. Еделькину Владимиру Ивановичу.
9. Ермакову Александру Владимировичу.
10. Ефимову Александру Васильевичу.
11. Карташову Александру Ивановичу.
12. Кашурину Константину Владимировичу.
13. Князеву Геннадию Викторовичу.
14. Коршунову Виктору Ивановичу.
15. Костину Александру Михайловичу.
16. Кравченко Федору Ивановичу.
17. Кулеевскому Вячеславу Серафимовичу.
18. Лапову Сергею Борисовичу.
19. Львову Юрию Анатольевичу.
20. Менавщикovu Александру Петровичу.
21. Насонову Сергею Викторовичу.
22. Осетрову Михаилу Владимировичу.
23. Пак Петру Енхуновичу.
24. Похваленко Юрию Николаевичу.
25. Сапрыкину Николаю Лукичу.
26. Сенчуку Юрию Васильевичу.
27. Слепову Аркадию Ивановичу.
28. Старицину Михаилу Никодимовичу.
29. Степченко Сергею Викторовичу.
30. Тибенько Юрию Дмитриевичу.
31. Трофимычеву Александру Николаевичу.
32. Усовичу Владиславу Юрьевичу.
33. Федоренко Александру Ивановичу.
34. Фирюлину Евгению Михайловичу.
35. Фомину Олегу Павловичу.
36. Шмигалеvu Сергею Васильевичу.
37. Яковенко Виктору Михайловичу.

Вышеупомянутых выпускников исключить из числа студентов института с 1 августа 1973 г.

Архив КамчатГТУ, ф. 2, к. 396, ед. 1, л. 81.

КАМЧАТКА В НАУЧНЫХ И ПРИКЛАДНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ

В. А. ИЛЬИНА

ИЗУЧЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ КАМЧАТСКОГО ОКРУГА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 20-х — СЕРЕДИНЕ 30-х гг. XX в.: ЦЕЛИ, СОДЕРЖАНИЕ, РЕЗУЛЬТАТЫ

К изучению территории Камчатки ученые приступили еще в дореволюционное время. Исследования велись Русским Географическим обществом, Геологическим комитетом, Переселенческим управлением, Академией наук. Экспедиции XIX в. и первых десятилетий XX в. внесли значительный вклад в дело научного изучения полуострова. Были проведены геологические, ботанические, зоологические, дорожные исследования, осуществлялось описание аборигенных народов Камчатки. Появились первые крупные фундаментальные работы, посвященные научным проблемам изучения Камчатки. Но, поскольку правительство было безучастно к камчатскому краю, то и сами экспедиции носили эпизодический характер, не преследуя цели всестороннего и глубокого изучения этой отдаленной окраины Российской Империи.

Начавшееся с середины 1920-х гг. форсированное промышленное освоение территории Охотско-Камчатского края потребовало скорейшей разведки природных ресурсов, определения условий их промышленной эксплуатации, выявления специфики традиционных отраслей северного хозяйства. Поэтому развернувшиеся в регионе во второй половине 1920-х гг. исследования можно рассматривать как одно из направлений государственной политики развития края.

В изучении Камчатского округа в 1928—1939 гг. можно выделить два этапа. Первый — собственно «акковский» 1928—1933 гг., когда Акционерное Камчатское общество (АКО) непосредственно координировало научно исследовательскую работу и организовывало экспедиции. Второй — период 1934—1939 гг., когда научное изучение края было поручено Академии наук СССР и ряду исследовательских учреждений и хозяйственных организаций.

Научно-исследовательская работа АКО в 1928—1933 гг. была направлена на предварительное изучение ресурсных богатств края и условий их промышленной эксплуатации [7]. До 1930 г. руководство исследованиями было разделено между разными отделами главной конторы АКО, находившейся во Владивостоке. Отсутствовал общий план работы. Каждый отдел самостоятельно планировал и проводил исследования. В 1930 г. координирующим

центром стал образованный Научно-исследовательский сектор (НИС), впоследствии превратившийся в одно из управлений АКО.

К исследованиям в Охотско-Камчатском крае АКО привлекло значительные научные силы: Дальневосточное районное геологоразведочное управление (ДВРГРУ), Тихоокеанский институт рыбного хозяйства (ТИРХ), Дальневосточную геофизическую обсерваторию, Дальневосточное бюро гидрометрической службы, Дальневосточное геодезическое управление, Управление портовых изысканий (УПИТО), Дальневосточный краевой научно исследовательский институт (ДВКНИИ), Государственный Дальневосточный университет (ГДУ), Геолого-разведочный нефтяной институт Союзнефти, Институт торфа ВАСХНИЛ, Союззолото и другие.

Начальный этап научно-исследовательской деятельности АКО в Охотско-Камчатском крае отмечен работами Анадырской, Чукотской, Охотской экспедициями и их партиями в Корфском, Тигильском и Усть-Камчатском районах. Основной целью этих экспедиций, организованных в 1928 г. и длившихся около двух лет, была разведка полезных ископаемых: золота, свинцовых руд, угля, нефти, слюды, графита, соли и прочих [8].

Геолого-поисковые изыскания в данных районах позволили установить наличие рудного и рассыпного золота, но имеющиеся запасы были недостаточны для промышленного использования. 73 % всех финансовых средств, выделенных на научные исследования в 1928—1930 гг., были затрачены на проведение золоторазведок [9].

Незначительные запасы россыпного и рудного золота, найденного в крае, заставили скорректировать планы. После 1930 г. поиск золота продолжается, но появляются новые направления исследований. Корфская партия под руководством инженера И. А. Преображенского, проведя в заливе Корфа топографическую и геологическую съемки, определила площадь угленосных отложений в 170 кв. км. В 1932—1933 гг. вторая корфская геологоразведочная экспедиция Дальгеолтреста, руководимая М. Е. Магазовым, провела бурение и определила условия промышленной эксплуатации месторождения. Началась промышленная добыча корфского угля. Были найдены значительные запасы бурого угля в Анадыре.

Колымская экспедиция института цветных металлов (Дальгеолтрест) под руководством геолога Цареградского в 1930 г. провела разведку угольных месторождений в бухте Нагаево. По предварительным выводам экспедиции, обнаруженное Нюпканджинское месторождение содержало полуантрацит, что имело исключительное экономическое значение для края, так как находилось рядом с организуемым портом.

В 1930 г. Союзнефть организует большую экспедицию по поиску нефти на Камчатке. Экспедиция исследовала обширный район по восточному побережью полуострова, площадью около 6 000 кв. км от Кроноцкого полуострова

на юге до мыса Столбового на севере. Богачевско-Чажминской геолого-поисковой разведочной партией этой экспедиции была подтверждена нефтеносность территории у реки Богачевки.

В 1931 г. на средства АКО и Союзнефти была организована новая экспедиция в составе трех партий, одна из которых завершила обследование района Богачевского месторождения нефти и наметила здесь место для глубокой буровой скважины. Другая партия пересекла полуостров с востока на запад от села Усть-Камчатск до села Тигиль и должна была проверить сведения о выходе нефти в районе р. Еловки. И, наконец, третья партия положила начало изучению западного побережья полуострова. Во всех районах, исключая территорию р. Богачевки, выходов нефти обнаружить не удалось. Было решено продолжить исследование нефтеносности западного побережья по другим районам.

В 1929 г. разведочная партия молодого геолога Г. А. Дягилева, а в 1930 г. Западно-Камчатская торфяная экспедиция под руководством профессора М. И. Нейштадта открыли значительные массивы торфа на западном побережье Камчатки общей площадью в 300 000 га. В ходе исследований было пройдено расстояние свыше 700 км. Открытые торфяники решали не только топливную проблему Камчатки, но и могли дать строительный материал. Успешные торфоразведки были проведены и на восточном побережье полуострова.

Отдаленность центральных научных учреждений от Камчатки существенно осложняла проведение маршрутных геологических исследований. На Камчатку экспедиции из центра добирались за 3,5—4 месяца. Большую часть времени они проводили в пути, в ожиданиях транспорта. Отсутствовала надежная транспортная связь внутри самой Камчатки. Период полевых работ был сокращен до 1—1,5 месяца, что не могло не отразиться на конечных результатах исследований.

Например, Тигильская партия Камчатской нефтяной экспедиции уехала из Ленинграда в конце апреля 1931 г. Из Владивостока на Камчатку она убыла 9 июня, добралась до Петропавловска 17 июня, вышла на западное побережье 1 июля, прибыла в Хайрюзово 10 августа, затем 12 августа отправилась в Тигиль. Так как последний пароход из Тигиля на материк уходил в конце сентября, то весь полевой период ограничился полутора месяцами работы при трех с половиной месяцах пути из Ленинграда до места и полуторамесячном возвращении обратно. Богачевская партия нефтяной экспедиции из Ленинграда выехала в начале мая 1931 г. В Петропавловск прибыла 26 июня, но в бухту Ольга (Кроноцкий район) смогла выехать только 6 августа, после полуторамесячного ожидания в Петропавловске [10].

На местах работы две-три недели уходили на поиск лошадей и проводников. Как сообщали начальники экспедиций, «...цены на конский обоз, существующие на Камчатке за последние три года, далеко превышают всякие

сметные предположения» [11]. Необходимо отметить, что все снаряженные экспедиции доставляли разнообразный материал большой научной ценности: составлялись карты совершенно неизученных пространств, проводились многочисленные геоморфологические наблюдения, попутно собирались сведения по зоологии и ботанике [24, 36]. Все это представляло значительный вклад в процесс изучения ресурсного потенциала полуострова.

В этот период были начаты вулканологические исследования. Так, в 1931 г. под руководством А. Н. Заварицкого организована специальная экспедиция для изучения вулкана Авача.

Геологические исследования на территории Северо-Востока на рубеже 1920—1930-х гг. явились частью общего геологического изучения территории СССР, вызванного, прежде всего, проводимой политикой форсированной индустриализации. Бурно развивающейся отечественной тяжелой промышленности в значительных масштабах требовалось сырье. Одновременно разработка месторождений драгоценных металлов могла дать необходимые средства для покупки за рубежом технологий и промышленного оборудования.

В ходе геологических разведок на Камчатке в 1926—1932 гг. месторождений россыпного золота подобно колымским обнаружено не было. Выявленные на западном и восточном побережьях угольные и нефтяные зоны имели местное промышленное значение. К тому же разведанные месторождения были удалены как от морского берега, так и от населенных пунктов. Поэтому в этих условиях основной упор был сделан на эксплуатацию значительных рыбных и пушных богатств края, которые определили экономическую специализацию Камчатки, став к тому же источниками прямого пополнения валютного запаса страны.

С 1926 г. начинается своя деятельность по стационарному изучению биологии и промысловости лососевых и нелососевых рыб, крабов, морских млекопитающих и водорослей в водах Охотско-Камчатского края Тихоокеанский институт рыбного хозяйства (ТИРХ). Экспедиция под руководством С. Ю. Фреймана, работавшая в 1929 г. на побережье Охотского моря, изучила видовой состав морских млекопитающих, заложила наблюдательные пункты на побережье для определения более точных данных по биологии ластоногих. С 1929 г. начались рыбоводческие исследования на нерестилищах крупнейших рек: Озерной, Большой, Камчатке. Несмотря на молодость ТИРХа, незначительность собранного материала в 1926—1929 гг. сотрудники института смогли своевременно предсказать недолов красной рыбы в долине р. Камчатки, и определить размеры улова на ближайшее пятилетие [12].

К 1932 г. на Камчатке было создано Камчатское отделение ТИРХа. Директором отделения стал Заостровский, его заместителем — М. А. Фортунатов. Росла сеть наблюдательных пунктов. Ихтиолог-ботаник В. И. Скобунов, в одиночку работая в заливе Корфа на восточном побережье Камчатки

в 1929 г., не получая поддержки от начальника промыслов, даже встречая открытое противодействие, выявил возможность организации на побережье не только добычи и переработки лососевых и крабов, но и достаточно перспективный для Олюторского и Карагинского районов промысел наваги и сельди [13].

«...Управляющий Потапов не считал нужной мою работу: научные работники, по мнению Потапова, «бездельщина», и всех профессоров, раньше 1928 года командируемых научно-промысловой станцией на краболов, где был управляющим Потапов... всех ругал матом, пуская их по восходящей и нисходящей лестнице матерщины... Искусственно затягивал изготовление необходимого оборудования, запрещал выходить в море, не давал катера, горючего, срывал систематически измерения. Было много других диких, непросвещенных выпадов, насмешек и издевательств по отношению к моей работе. Вот такая неожиданная обстановка вышибала весь план работы с моего двадцатилетнего стажа и упорного любимого труда. Я впервые в своей жизни встретился с таким грубым, некультурным отношением не только к моей работе, но и ко всему производству» [14].

Несмотря на то, что в те годы признаков уменьшения запасов лососевых было мало, исследователи настойчиво высказывали опасения о том, что хищнический лов рыбы, рубка и сплав леса по реке Камчатке и ее притокам могут привести к истощению запасов лососевых [42, с. 9]. Для предотвращения этой опасности они считали необходимым наладить на Камчатке искусственное рыбозаведение. Для сохранения запасов лососевых еще в 1924 г. на реках Большая и Камчатка были созданы рыбоводные заводы. В 1928 г. рыбоводный завод возник в Усть-Камчатске.

Камчатская лесоизыскательская экспедиция под руководством профессора Дальневосточного государственного университета В. Ф. Овсянникова в 1928 г. начала исследования в долине реки Камчатки и ее притоках у р. Еловки, Козыревской, Толбачика и др. В ходе четырехмесячных работ была определена общая площадь лесов долины реки Камчатки, а в ней выявлены значительные массивы строительной древесины в объеме 385 000 га. В ходе лесоразведочной поездки профессора Овсянникова по долине реки Анадырь удалось вычислить площади лиственного леса, пригодного для промышленного использования. Исследования выявили возможность организации на Камчатке и Анадыре предприятий лесной промышленности, которые должны были удовлетворить внутренний спрос на древесину, прекратить завоз строительного материала из Владивостока и Японии, а в перспективе выйти со своей продукцией на внешний рынок [15].

В 1920-х гг. продолжалась обработка ботанических коллекций, собранных еще экспедицией Ф. П. Рябушинского. В результате была опубликована фундаментальная работа В. Л. Комарова в трех томах «Флора полуострова

Камчатки», в которой обобщены все накопившиеся к тому времени обширные флористические материалы [31].

Выполнение промышленных программ упиралось в наиболее сложную проблему — малонаселенности региона. Поэтому промысловая, сельскохозяйственная и промышленная колонизация выступали главными условиями по превращению края в форпост социализма на Дальнем Востоке. За 1930—1933 гг. в Охотско-Камчатский край предполагалось вселить 35 000 чел. [16]. Для успешной организации планового переселения в край и закрепления приехавших было необходимо провести соответствующие исследования. В 1928 гг. Дальневосточным Районным Переселенческим Управлением была организована экспедиция в составе пяти человек и двух отрядов почвенно-агрономического и экономического под общим руководством профессора А. А. Красюка. Целью экспедиции являлось «выявление современного экономического состояния Камчатки, определение условий, средств, необходимых для ее промышленного подъема, вычисление колонизационной емкости трех южных камчатских районов: Усть-Камчатского, Усть-Большереецкого, Петропавловского» [17].

Экспедиция обосновывает не только необходимость, но и возможность организации плановых массовых переселений в указанных районах, определяет наиболее оптимальные виды хозяйственной деятельности будущих колонистов и уже сформировавшегося старожильского населения, исходя из исторических, природных, экономических особенностей территории и новых промышленных перспектив. Несомненной заслугой участников экспедиции являлось составление почвенно-ботанических карт трех камчатских районов с выделением в них зон возможного земледелия [18], а также составление плана работ по подготовке земельного фонда на Камчатке для переселенцев.

В 1930 г. Дальневосточный краевой научно исследовательский институт совместно с АКО организует экспедицию по экономическому обследованию Большереецкого района как наиболее перспективного района Камчатки. Экспедиция определяет количество необходимых переселенцев, сроки переселения, предпочтительные профессиональные навыки приезжающих, просчитывает амортизационные расходы на обустройство.

Большой след в изучении Камчатки оставил уроженец Петропавловска, преподаватель местного училища, председатель Общества изучения Камчатки Прокопий Трифонович Новограбленов. Список его научных работ насчитывает около пятидесяти статей и почти столько же сообщений, касающихся ботаники, геологии, зоологии, археологии [27, с. 80]. Проводя самостоятельные наблюдения и исследования, принимал участие в ряде экспедиций, работавших на Камчатке, и как проводник, и как научный консультант. Прокопий Трифонович сопровождал Шведскую научную экспедицию в 1921—1922 гг., В. К. Арсеньева в его научных путешествиях по Камчатке, помогал

экспедиции Переселенческого управления под руководством А. А. Красюка в 1928 г. Итогом непрерывной четырнадцатилетней научной работы П. Т. Новограбленова является «Каталог вулканов Камчатки», изданный в 1933 г. Русским Географическим обществом. Его выход отметили академики В. А. Обручев и А. Н. Заварицкий [27, с. 85].

Одновременно и в тесной связи с изучением вулканических явлений П. Т. Новограбленов занимается горячими источниками полуострова. Начиная с 1920 г., Новограбленов систематически публикует материалы о горячих ключах Камчатки. Каждому описанию предшествовали полевые работы и возможные в условиях Петропавловска исследования их минералогического состава. Он следит за режимом Паратунских источников, расположенных в шестидесяти километрах от города, прочит им большую будущность. В 1931 г. П. Т. Новограбленов публикует сводную работу «Горячие ключи Камчатки». Это первый специальный труд по минеральным источникам полуострова. Своей научной и педагогической деятельностью П. Т. Новограбленов снискал большое уважение. Его имя стало известным в научных кругах страны и за рубежом — в Швеции, Германии, США.

Первые советские десятилетия были ознаменованы значительным интересом к истории и культуре малочисленных народов Севера. Необходимость ликвидации их культурной отсталости, приобщения к процессу преобразований экономики и социальных отношений требовала глубокого изучения их хозяйства, быта и языка. В 1926—1927 гг. много новых сведений о коряках и эвенах было получено работниками Статистического управления, проводившими на Камчатке Приполярную перепись. Так, К. И. Бауэрман описал современные занятия и традиционную культуру коряков Пенжинской губы, К. Б. Шавров — культуру паланцев, карагинцев, чавчуменов и олюторцев, Е. П. Орлова — оленных коряков Тигильского района [29, с. 6; 2, 33, 34, 35].

С 1930 г. начинается этнографическое изучение аборигенных народов Камчатки сотрудниками Пенжинской культбазы А. Г. Апполовым, Н. Н. Билибиным, В. М. Крыловым, Е. П. Орловой. Особо следует выделить Н. Н. Билибину, сделавшего первую попытку проанализировать социально-экономические отношения у коряков, детально рассмотреть структуру стойбищ, имущественное и социальное неравенство, правовые нормы и другие вопросы социальной организации аборигенов [29, с. 6; 4].

Огромен вклад в этнографию и лингвистику коряков Сергея Николаевича Стебницкого. Работая над составлением коряцкого букваря, С. Н. Стебницкий отправляется на Камчатку. Его поездка, начавшаяся как экспедиция в районы проживания коряков, оказалась многолетней. Он работал на Корякской культбазе как заместитель председателя Комитета нового алфавита (КНА), одновременно учительствовал в далеком заброшенном селении Кичига. Его интересовали сложные вопросы происхождения диалектов коряцкого языка,

проблема генезиса отдельных локальных групп коряков. Особого внимания заслуживает чрезвычайно ценная в научном отношении неопубликованная монография «Очерк этнографии коряков» [29, с. 6; 41].

В этой работе С. Н. Стебницкий рассмотрел этногенез и этническую историю народа, его хозяйство, взаимоотношения оленеводов и приморских жителей, культуру, верования, фольклор. Прожив всего 35 лет (ушел на фронт в июне 1941, погиб в декабре 1941 г.), северовед С. Н. Стебницкий внес значительный вклад в изучение языков и фольклора северных народностей.

В 1934—1936 гг. были опубликованы общие экономико-географические описания Камчатки, что также способствовало ее более глубокому изучению [5, 6, 38, 39, 40, 41].

Значимость стоящих перед АКО задач по исследованию природных ресурсов огромного края, незначительность имеющихся научных кадров на Камчатке, удаленность центральных научных учреждений привели к идее создания Института исследований Охотско-Камчатского края, автономного в своей работе, но организационно связанного с руководящим центром — Дальневосточным краевым научно-исследовательским институтом (ДВКНИИ) во Владивостоке.

Для окончательного решения этого вопроса в мае 1930 г. в Москву и Ленинград был командирован член коллегии ДВКНИИ, научный консультант НИС АКО профессор В. И. Огородников [19]. В течение двух месяцев — с мая по август — Владимир Иванович Огородников добросовестно выполнял поручение. Идею института исследований Охотско-Камчатского края В. И. Огородников горячо отстаивал в Госплане СССР, Академии наук, Комитете по делам Камчатки и Сахалина, находя поддержку и взаимопонимание. В итоге было принято решение о создании Института исследований Охотско-Камчатского края, который подчинялся Наркомторгу, Далькрайисполкому и АКО. Большой личной заслугой В. И. Огородникова стало комплектование и отправка на Камчатку для будущего института научной библиотеки в 35 000 единиц хранения [32, с. 131].

Однако ИИОКК родиться было не суждено. Правительство, принципиально признавшее необходимость создания института в 1930 г., не отпустило средств на его организацию ни в 1931, ни в 1932 гг. А с 1931 г. оно вообще прекратило выделять средства на проведение научных работ в крае [20].

Поэтому предложение от Всесоюзного Арктического института (ВАИ) о создании на Камчатке своего отделения, которое в начале не встретило поддержки, в создавшихся условиях оказалось более реальным. Камчатское отделение Всесоюзного Арктического института (КОВАИ) было открыто в 1932 г. [30, с. 2].

Директор ВАИ П. Ю. Шмидт, прибывший в Петропавловск в октябре 1932 г. после успешного исторического рейса ледокола «Сибиряков» и парохода

«Совет» по морям Северного Ледовитого океана, провел несколько заседаний Камчатского отделения Арктического института.

На состоявшихся заседаниях вновь утвердили положение о КОВАИ как центре научно-исследовательских работ в Чукотском, Корякском и Эвенском округах, подготовили план и смету работ на 1933 г. Было принято решение об объединении всех существующих на Камчатке научно-исследовательских учреждений в КОВАИ: станций гидрометеорологической и гидрометрической сети, базы Далгеолтреста, отделения ТИРХа, морской станции, научно-исследовательского сектора АКО [30, с. 2].

Экспедиция Арктического института оставила на Камчатке научное оборудование для гидрохимической лаборатории, биологических и полевых геологических исследований. Заместителем директора КОВАИ был назначен В. И. Огородников. Но и это отделение не стало первым полноценным стационарным научным центром на Камчатке.

Аресты в среде научной интеллигенции Дальнего Востока начались как отголоски крупных политических процессов, проходивших в центре страны над работниками Госплана, Главрыбы, Геолкома. Они проходили в 1930—1931 гг. с небольшим отставанием, но в той же последовательности, что и в центре [37, с. 109]. В Дальплане были арестованы сотрудники, связанные с Госпланом, во главе с Л. В. Крыловым, руководившим Бюро по изучению производительных сил Дальневосточного края. В Дальгеолкоме, вслед за ленинградскими коллегами, в прошлом работавшими на Дальнем Востоке и имевшими отношение к Геолкому, П. В. Витенбургом, А. Н. Криштофовичем и П. И. Полевым были арестованы В. В. Бух, А. И. Ланцевич, М. А. Павлов, Т. С. Трухин. По делу Главрыбы проходили ведущие ученые Тихоокеанского института рыбного хозяйства А. Н. Державин, И. Г. Закс, М. Л. Пятаков, М. П. Сомов, М. А. Фортунатов [37, с. 110].

В 1931 г. был арестован директор ДВКНИИ биолог В. М. Савич. Владимира Ивановича Огородников арестовали в мае 1933 г. А 29 апреля 1934 г. тройка Полномочного представительства ОГПУ ДВК осудила его по статье 58 сроком на десять лет вместе с В. М. Савичем. В. И. Огородников умер в лагере в сентябре 1938 г.

На рубеже 1932—1933 гг. происходят значительные изменения в планах и научных программах самого ВАИ. Продуманный научно-обоснованный план ВАИ по изучению природных ресурсов региона на местах, в условиях начавшегося форсированного транспортного освоения Севера стал трактоваться как нежелание решать реальные задачи «социалистического строительства» [1, с. 44]. Научные планы стали переводиться в сторону решения задач прикладного характера. Основная роль в научном изучении Севера стала отводиться экспедиционной форме работы. Повсеместно сокращались расходы на фундаментальные исследования, реорганизовывалась сеть

подведомственных ВАИ учреждений. В результате необходимость существования Якутского и Камчатского Отделений ВАИ отпала [1, с. 44].

С организацией в 1932 г. Дальневосточного филиала Академии наук СССР (ДВФАН) и закрытием ДВКНИИ начинается второй важный этап в изучении Камчатки в форме комплексных научных экспедиций. Исследования этого периода (1934—1939 гг.) охватили огромную территорию Западной, Северной и Восточной Камчатки, но главное внимание было уделено центральным малоисследованным районам.

Отряды комплексной экспедиции АН СССР в 1934—1937 гг. осуществили серию маршрутных пересечений полуострова, изучили его геологическое строение, продолжив работы предшествующих лет. Сотрудники экспедиции А. В. Щербаков, Д. С. Харкевич, Н. Д. Соболев, В. Д. Троицкий, Б. И. Пийп и другие составили карты, определили перспективы в отношении полезных ископаемых. «С учетом имеющихся данных удалось закрыть “белые пятна” в геологии камчатского полуострова» [21].

Одновременно с работами Академии наук на Камчатке проводили геологические исследования и другие организации, а именно НГРИ, Всесоюзный экспедиционный комитет, Дальстрой. Так, партии НГРИ, возглавляемые геологами Л. А. Гречишкиным, Двали, Маркиным, занимались детальными работами на западном побережье с целью уточнения месторождений нефти для бурения первых буровых скважин. Экспедиция Всесоюзного экспедиционного комитета в составе двух групп — гидрологической и угольной — распространила свои работы на исследование минеральных источников: Паратунских, Начикинских, Банных, Малкинских. Геологическая партия Дальстроя производила изучение угленосных отложений на западном побережье полуострова к северу от р. Лесной.

В условиях интенсивного освоения, складывающейся специализации основных районов Камчатки (рыбная промышленность, сельское хозяйство, добыча полезных ископаемых) начинает определяться новая схема внутренних транспортных линий. В 1935 г. был составлен проект автомобильной дороги Петропавловск — Большерецк, которая должна была связать восточное и западное побережье Камчатки, превратившись в осевую линию хозяйственного развития южной части полуострова.

В 1936 г. четыре отряда Камчатской комплексной экспедиции НКПП производили дорожно-изыскательские работы по определению транспортной линии, соединяющей рыбозаводы западного побережья с основной шоссейной магистралью Петропавловск — Большерецк. В ходе изысканий был составлен проект дороги через все основные комбинаты западного побережья.

Большие работы в 1935—1937 гг. были проведены на Камчатке двумя почвенно-ботаническими отрядами комплексной экспедиции СОПС АН СССР по руководством В. Л. Комарова. Результаты работ участников экспедиции

геоботаника Л. Н. Тюлиной, топографа В. Д. Троицкого, лесовода В. И. Коренева, геоботаника Е. Л. Любимовой, почвовед К. П. Богатырева и других исследователей позволили достаточно полно охарактеризовать почвы и растительность западного побережья Камчатки. Исследовав район с севера на юг от р. Облуковиной до р. Большой протяженностью в 1 860 км, были определены «...лучшие земельные участки, тяготеющие к рыбокомбинатам, для организации совхозов, обслуживающих рыбокомбинаты» [22].

На основании собранных сведений в колхозах, совхозах, сельскохозяйственных фермах при комбинатах определены оптимальные овощные культуры, выращивание которых возможно в климатических условиях западного побережья. Результаты рассматриваемого периода ботанического изучения Камчатки были значительны. К началу Великой Отечественной войны в флористическом отношении полуостров являлся одной из наиболее изученных частей Дальнего Востока [43, с. 145]. Малоисследованной продолжала оставаться северная часть области.

Создание на Камчатке предприятий рыбной и лесной промышленности, увеличение численности населения обострили продовольственную проблему и обусловили необходимость создания собственной сельскохозяйственной базы. С целью этапного решения этой задачи в апреле 1933 г. А. В. Маминым была организована Камчатская областная сельскохозяйственная опытная станция (КОС). Для научных работ станции был определен Миловский район (долина р. Камчатки в среднем ее течении), естественно-исторические и климатические условия которого являлись более благоприятными для развития сельского хозяйства. В задачи станции входило: «...1. Объединение всей сельскохозяйственной научно-исследовательской работы на полуострове. 2. Разрешение вопросов агротехнического порядка. 3. Введение в ассортимент сельскохозяйственных культур новых для Камчатки видов и сортов сельскохозяйственных растений. 5. Определение наиболее рентабельных приемов агротехники. 6. Изучение местных климатических и почвенных условий в разрезе введения в ассортимент зерновых хлебов и фуражных культур. 7. Продвижение земледелия на север Камчатки» [23].

В 1934 г. создан Петропавловский сортоиспытательный участок овощных культур Всесоюзного института растениеводства. Просуществовав год, он закрылся, не оставив следов о своей деятельности. В 1936 г. при селе Хутор на базе колхоза «Имени XVI Партсъезда» был вновь организован участок сортоиспытания овощных культур НКЗ РСФСР, который продолжает свою деятельность до настоящего времени.

КОС была организована на необжитом участке. Шаг за шагом у тайги отвоевали пахотоспособную площадь. Трудности усугублялись тем, что ни у станции, ни в районе до 1935 г. не было тракторов, и все работы по раскорчевке и подъему целины производились вручную и на конной тяге. До 1936 г. штат

станции состоял лишь из одного научного сотрудника-агронома, который охватывал все отрасли сельского хозяйства, выполняя одновременно административные функции. Научно-исследовательская работа начинается только с 1936 г., когда улучшились общие условия работы на станции, а штат был укомплектован тремя научными сотрудниками.

Однако, несмотря на все трудности, КОС сумела поставить исследования и разрешить ряд задач большой практической важности для камчатского земледелия. Проводились исследования, позволившие составить агрометеорологическую характеристику сельскохозяйственных районов, которая наиболее объективно выявила комплекс причин слабого развития зерновых на Камчатке. Были определены оптимальные агротехнические приемы, позволявшие выращивать значительные урожаи картофеля, капусты и других овощей в условиях камчатского климата. В 1940 г. коллективом КОС были составлены агроуказания для колхозов и совхозов, изданные ОблЗО к весне этого же года. Это были первые агроуказания, выпущенные в Камчатской области [44, с. 27].

В 1935 г. по инициативе академика Ф. Ю. Левинсона-Лессинга была организована Камчатская вулканологическая станция АН СССР, сотрудники которой начали изучение потухших и действующих вулканов и явлений, связанных с их деятельностью. Главным объектом изучения на начальном этапе работы Вулканологической станции были вулкан Шивелуч и вулканы Ключевской группы, в том числе действующие Ключевской и Толбачик.

В 1930-е гг. усилились работы по обследованию рыбных богатств. Успешно проводились работы по акклиматизации карасей в озерах Камчатки. В 1935 г. организована экспедиция ВНИРО на Кроноцкое озеро для изучения озерной формы нерки, мест и сроков ее нереста.

Как и в предыдущий период, особое внимание в это время уделялось исследованию камчатских лососей (Е. М. Крохин, Ф. В. Крогиус). Благодаря работам Г. У. Линдберга, П. А. Моисеева, К. И. Панина, И. А. ПолUTOва появилось много данных о других видах рыб, их питании, миграции и прочих [43, с. 11].

На темпы, содержание и характер научных работ, осуществляемых в крае в 1934—1939 гг., оказывали влияние самые разнообразные факторы организационного, научного и политического порядка.

Произошли изменения в хозяйственных планах и структуре самого АКО. Еще в 1931 г. отдельные отрасли и предприятия от АКО переходят в ведение других хозяйственных объединений СССР: Охотско-Камчатская золотопромышленность — Цветметзолоту, крабовое производство — Кработоресту, морской зверобойный промысел — Морзвертесту, оленеводство — Оленеводтесту, пушно-звероводческое хозяйство — Союзпушнине.

Определившаяся специализация Камчатки, приоритетное развитие рыбной промышленности неизбежно привели к отказу от концепции комплексного

освоения и вытеснению на второй план экономических интересов региона. В силу этого научные исследования принимали прикладной характер и были жестко подчинены решению практических задач.

Проведение исследований стало замедляться во второй половине 1930-х гг., когда в среде дальневосточной научной интеллигенции начались новые аресты, усилившиеся в год «большого террора» [37, с. 110]. Главным детищем чекистов ДВК оказалась «Дальневосточная контрреволюционная организация» (ДВКРО). Обоснование причин ее возникновения, характер руководства ею, даже название в течение 1933—1938 гг. в разработанной органами легенде неоднократно варьировались. Так, например, ее организатором и руководителем в 1933 г. назывался уже покойный В. К. Арсеньев, а в 1937 г. — председатель Далькрайкома Г. М. Крутов [37, с. 111].

С 1933 г. до середины 1937 г. на Дальнем Востоке было арестовано до сорока научных работников, в то время как численность их составляла около 250 человек в научных учреждениях и 382 в вузах [37, с. 111]. И лишь небольшой части из них: А. З. Федорову, профессорам В. Ф. Овсянникову, С. Л. Соболеву, И. А. Козлову удалось оправдаться перед судом. С середины 1937 г. по осень 1938 г. на Дальнем Востоке органы НКВД репрессировали около сотни научных сотрудников и преподавателей вузов (точная цифра пока окончательно не установлена). После этой волны арестов научная интеллигенция ДВК так и не смогла восстановить своей численности.

Из-за жестоких репрессий пострадали многие научные направления, почему в 1939 г. Дальневосточный филиал Академии наук СССР был закрыт с фальшивой формулировкой: «...ввиду сложной международной обстановки» [25, с. 10]. Ценные коллекции и научное оборудование были увезены в центральные учреждения Академии Наук. В 1939 г. был закрыт Дальневосточный государственный университет.

Есть основания считать, что это было сделано в связи с отсутствием его кадрового обеспечения. И лишь через четыре года Академия наук вернулась к тому, с чего начиналось создание академических подразделений на Дальнем Востоке в начале 1930-х гг.: принимается решение об организации в Приморье Дальневосточной базы Академии Наук СССР. Однако ДВФАН будет восстановлен только в 1949 г.

Подводя итоги научно-экспедиционной деятельности второй половины 1920-х — середины 1930-х гг. по изучению Камчатского округа, следует отметить, что составной частью процесса промышленного освоения являлось широкомасштабное изучение края.

АКО, центральные и дальневосточные научные организации внесли значительный вклад в изучение производительных сил и природных ресурсов Камчатки, разработку научных основ подхода к хозяйственному освоению Северо-Востока, определили перспективы дальнейших исследований.

ИСТОЧНИКИ

1. **Боякова С. И.** Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии 1932—1941 гг. — Новосибирск: Наука, 1995. — 128 с.
2. **Бауэрман К. И.** К вопросу об азиатском происхождении коряков // Северная Азия. — 1927. — № 5—6. — С. 84—100.
3. **Бауэрман К. И.** Остатки родового устройства у паренских коряков // Советский Север. — 1934. — № 2. — С. 70—78.
4. **Билибин Н. Н.** У западных коряков // Советский Север. — 1932. — № 3. — С. 196—218.
5. **Большаков М. А.** Население Камчатки и ее хозяйство // Советский Север-1931. — № 11—12. — С. 51—99.
6. **Большаков М., Рубинский В.** Камчатская область. — М.—Л., 1934. — 145 с.
7. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 295, л. 1.
8. Там же, д. 481(а), л. 6.
9. Там же, ф. 544, оп. 1, д. 295, л. 8.
10. Там же, л. 20.
11. Там же, ф. 544, оп. 1, д. 295, л. 21.
12. Там же, ф. 480, оп. 3, д. 1.
13. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 505.
14. Там же, л. 40.
15. Там же, ф. 544, оп. 1, д. 101, л. 18.
16. Там же, ф. 67, оп. 1, д. 2, л. 1 об.
17. Там же, ф. 544, оп. 1, д. 75, л. 3.
18. Там же, л. 268, 269, 273.
19. **ГАХК**, ф. 353, оп. 4, д. 14, л. 62.
20. **ГАКО**, ф. 544, оп. 1, д. 295, л. 15. В 1930 году НИС составил план научно-исследовательских работ в крае, определив финансирование в сумме 6 823 000 руб. Далькрайплан сократил эту цифру расходов более чем в три раза, оставив 2 000 000 руб. с отнесением этой суммы по бюджету АКО. Госплан утвердил 300 000 руб. и передал эти деньги не АКО, а формирующемуся Дальневосточному отделению Академии Наук СССР (ГАХК, ф. 353, оп. 1, д. 65, л. 97).
21. Там же, ф. 541, оп. 1, д. 76, л. 1.
22. Там же, д. 81, л. 8.
23. Там же, ф. 520, оп. 1, д. 3, л. 1.
24. **Гречишкин Л. А.** Нефть на Камчатке // За индустриализацию Советского Востока. — 1932. — № 2. — С. 176—180.
25. **Деревянко А. П.** Академическая наука на Дальнем Востоке России // Россия и АТР. — 1999. — № 2. — С. 8—18.
26. **Жидяевский М. Я.** Камчадальский диалект // Советский Север. — 1930. — № 2. — С. 118—125.
27. Забытые имена. (История Дальнего Востока России в лицах). Вып. 1. — Владивосток: Дальнаука, 1995. — 182 с.
28. **Ивашенко Л. Я.** Современные российские просветители и исследователи дальневосточных народностей Севера. — Владивосток: Дальнаука, 1996. — 155 с.

29. История и культура коряков. — СПб.: Наука, 1993. — 235 с.
30. **Камчатская правда**, 1932. — № 81.
31. **Комаров В. Л.** Флора полуострова Камчатки, т. I—III. — Л.: Изд-во Академии наук, 1927—1930.
32. **Намжилова Г. Б.** История одного экслибриса // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Сб. трудов. Вып. 6. — Петропавловск-Камчатский: Изд-во КамчатГТУ, 2003. — С. 122—133.
33. **Орлова Е. П.** Хозяйственный быт ламутов Камчатки // Северная Азия. — 1927. — № 5—6. — С. 84—100.
34. **Орлова Е. П.** Коряки полуострова Камчатки // Северная Азия. — 1929. — № 3. — С. 83—114.
35. **Орлова Е. П.** Ламуты полуострова Камчатки // Советский Север. — 1930. — № 5. — С. 39—49.
36. **Полевой П.** Задачи геологического изучения Камчатки // Экономическая жизнь Дальнего Востока. — 1929. — № 5. — С. 31—39.
37. Политические репрессии на Дальнем Востоке СССР в 1920—1950-е годы: Материалы первой Дальневосточной научно-практической конференции. — Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 1997. — 320 с.
38. **Сергеев М. А.** Советская Камчатка. — М.—Л.: Соцэкгиз, 1932. — 260 с.
39. **Сергеев М. А.** Камчатский край. — М.: Центр. бюро краеведения, 1934. — 92 с.
40. **Сергеев М. А.** Корякский национальный округ. — Л.: Изд-во Ин-та народов Севера ЦИК СССР, 1934. — 143 с.
41. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1936. — 815 с.
42. **Стебницкий С. Н.** Корякские дети // Советский Север. — 1930. — № 4. — С. 40—47.
43. Сырьевые ресурсы Камчатской области. — М.: Изд-во Академии наук СССР, 1961. — 176 с.
44. **Тихомиров Н. Е.** Основные итоги десятилетней деятельности Камчатской областной сельскохозяйственной опытной станции 1933—1943 гг. — Камчатская область: Типография газеты «Камчатский колхозник», 1943. — 31 с.

С. В. ГАВРИЛОВ

ПОИСК ОПТИМАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗИ ЗАПАДНОЙ КАМЧАТКИ С ПЕТРОПАВЛОВСКИМ ПОРТОМ КАК СРЕДСТВА ПОВЫШЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПОЛУОСТРОВА

В начале XX в. внутренние пути сообщения на Камчатке практически отсутствовали. Исключение составляли реки, по которым местные жители перемещались на выдолбленных из древесных стволов примитивных лодках — батах, да грунтовые трассы крайне низкого качества,

связывавшие отдельные населенные пункты, например, такие, как сооруженная в октябре 1914 г. дорога Петропавловск — селение Завойко (ныне Елизово). Зимой перемещались на ездовых собаках. Между прочим, для большинства предприятий западного побережья Камчатки собачьи упряжки оставались единственным регулярным зимним видом сообщения вплоть до середины 1950-х гг.

Весьма любопытный документ — «Список сети дорог и троп Камчатской области по состоянию на 1 декабря 1936 г.» — оценивает протяженность этой самой сети в 1 687 км. Самыми длинными в ее составе являлись «тропы областного значения»: Большеирецк — Ича протяжением 365 км, Начики — Мильково — Средне-Камчатск (350 км), Усть-Камчатск — Средне-Камчатск (235 км) [1, л. 13—15].

Сразу же после начала рыбопромышленного освоения полуострова, которым считается 1896 г., предприниматели столкнулись со сложностью доставки на участки, арендованные ими на побережье, людей, промыслового снабжения, продовольствия и вывозе по окончании сезона заготовленной продукции. Опыт, накопленный русскими и японскими рыбаками в первое десятилетие работы, свидетельствовал о том, что наиболее обильные уловы рыб лососевых пород — основного объекта промысла — дают реки западной Камчатки. Но вход судов в большинство из них был либо затруднен, либо невозможен ввиду мелководности. По замечаниям промышленников, «отсутствие же тихой стоянки для промыслового судна в высокой степени обесценивает и самый промысел». Стоянка на необорудованном побережье Охотского моря в период штормов была весьма опасна, а вывоз в это время с берега рыбопродукции — невозможен.

Все это заставляло снимать промыслы в начале сентября, в то время, когда возможности лова были еще далеко не исчерпаны. Продление работы грозило тем, что начинавшиеся в это время штормы могли помешать вывозу рабочих и продукции. В такую ситуацию, например, в 1928 г. — в своем первом промысловом сезоне — попало только что созданное Акционерное Камчатское общество (АКО), которое с огромными трудностями смогло вывезти лишь рабочих, оставив зимовать заготовленную рыбу. Непогода доставляла неудобства не только осенью, но и в течение всего промыслового сезона. Она затрудняла разгрузку и погрузку посещавших промыслы пароходов, вызывая их дорогостоящие простои, в результате чего снятие с промыслов готовой продукции и доставка на них требующегося снабжения производились несвоевременно.

Стоимость не вывезенной АКО с западного побережья рыбопродукции росла год от года: если на 1 января 1936 г. — она составляла 49,185, то на 1 октября 1937 г. — 68,252, а на 1 января 1938 г. — уже 148,256 млн руб.

Отсутствие регулярной транспортной связи приводило к громадным убыткам. Для снижения потерь камчатские предприятия встали на путь выпуска большого количества крепкосолёных товаров, нерентабельных, но хорошо хранившихся. Их удельный вес в общем объеме продукции в конце 1940-х гг. достигал 59 %.

Убыточная работа рыбопромышленных предприятий явилась серьезным препятствием дальнейшему развитию рыбной промышленности полуострова. Ее потери за 1941—1951 гг. составили 491 тыс. ц, а убытки от них и снижения сортности продукции, вызванные ее длительным хранением в ожидании отправки за эти годы превысили 337 млн руб.

Западное побережье Камчатки лишено естественных гаваней, которые могли бы служить укрытием для судов. Устройство защищенных стоянок, например, сооружением волноломов, являлось крайне сложным и дорогостоящим делом. Постройка портов в устьях рек, отделенных от моря длинными песчаными косами, требовала больших дноуглубительных работ и могла нарушить ход лосося.

Создание одного порта, наиболее подходящим местом для которого признавался Усть-Большерецк, не решало всех проблем, так как на западном побережье действовало множество предприятий, весьма удаленных от устья реки Большой, где вопросы погрузки и выгрузки стояли так же остро.

На восточном побережье полуострова мест, пригодных для стоянки судов, было гораздо больше. В первую очередь среди них выделялись Авачинская губа, бухты Карагинская и барона Корфа. Но подходы лососевых здесь были существенно меньше, чем на западном берегу.

В таких условиях вполне естественно возникла мысль о том, что западное побережье следует связать с одной из закрытых гаваней, расположенных на восточном берегу. Сюда можно было бы свозить продукцию, заготовленную на рыбалках, и в условиях относительно оборудованного и защищенного от возможных ударов стихии порта спокойно грузить их на пароходы, следовавшие в порты Японии или во Владивосток. Наиболее подходящим пунктом для этого являлся центральный пункт Охотско-Камчатского края — Петропавловск, регулярно посещавшийся судами Добровольного флота или японскими транспортом. Средством связи между ним и западным побережьем могла служить железная дорога. Помимо повышения безопасности судов и людей, перенос грузовых операций в Петропавловск позволял удлинить промысловый период на западном побережье до шести или даже до семи месяцев, использовать ранние весенние и поздние осенние подходы рыбы.

Первым обратил внимание на необходимость постройки железной дороги по названному выше маршруту Г. А. Крамаренко, исследовавший рыбопромышленные возможности полуострова в 1907 г. Вот как он сформулировал эту идею: «Факт тот, что Камчатка рыбой колоссально богата, а рынки для

этого продукта обеспечены. Поэтому необходимо обратить внимание на возможность соединения всех рек западного побережья между собою железнодорожной линией, с выходом последней в Петропавловский порт. Без сомнения, если бы такой проект оказался бы осуществимым с технической стороны, то Камчатка заняла бы наивыгоднейшее в мире значение в рыбном промысле. Протяжение этого железнодорожного пути 500—700 верст (верста составляет 1 066,8 м. — С. Г.) 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 восьмидесятилетнюю навигацию, превратился бы в живой коммерческий порт» [2, с. 295—296].

Идею Крамаренко поддержала работавшая в 1909 г. на Камчатке экспедиция Управления водных путей Амурского бассейна под руководством П. Крынина. «Ввиду отсутствия русского парусного флота в водах Дальнего Востока, трудности доставки необходимых для промыслов материалов и предметов оборудования рыбалок с моря, в виду бурности западно-камчатского побережья, полного отсутствия бухт, могущих служить убежищем для судов во время опасных штормов Охотского моря, не допускающих правильности рейсов и вообще затрудняющих перевозку грузов, весьма желательна организация всех доставок на морские участки, особенно западного берега, как наиболее богатого рыбой, с суши. Это даст возможность эксплуатировать без риска за целостность груза добычи на русский и вообще европейские рынки. Для этой цели железная дорога вдоль западного побережья, связанного с Петропавловским портом долинами рек Авачи и Большой, сослужила бы громадную пользу...».

Экспедиция подтвердила и такой многократно проверенный на практике вывод: «Постройка дороги, помимо ее значения для рыболовного дела, содействовала бы развитию колонизации вдоль пути» [3, с. 249—250].

Предложение Г. А. Крамаренко, верное по сути, долгое время оставалось лишь неосуществимой декларацией: в то время оно не могло найти воплощения. Для этого пока не имелось ни технических, ни экономических, ни политических возможностей. Об огромной трудности подобного строительства на отдаленной болотистой территории с пересеченным рельефом и сложным климатом говорил хотя бы такой пример: на расстоянии в 470 км от Ичи до Озерной текли 64 малых и больших реки, через которые при устройстве традиционной железной дороги требовалось соорудить мосты.

Стройка подобных масштабов требовала огромных материальных затрат, на которые зарождавшийся отечественный частный рыбопромышленный капитал пока не был способен. Эту работу могло выполнить только государство. Очевидно, поэтому к идее постройки железнодорожного пути вернулись лишь после начала работы АКО, созданного в середине 1927 г.

1 января 1930 г. правительство СССР приняло постановление, обязывавшее Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) СССР провести изыскательские работы на Камчатке между Петропавловском и Усть-Большерецком и приступить к постройке железной дороги в 1931 г. Впрочем, это постановление осталось лишь заявлением о намерениях.

В конце 1930 г. директор-распорядитель АКО Б. И. Гольдберг обратился к народному комиссару внешней и внутренней торговли СССР, председателю Совета акционеров Камчатского и Сахалинского обществ А. И. Микояну с докладом, из которого следовало, что «со стороны НКПС ничего не сделано. Несмотря на мои неоднократные просьбы о предоставлении АКО узкоколейных рельс и вагонного хозяйства для того, чтобы правление АКО могло само провести узкоколейку, НКПС ответил отрицательно, и в настоящее время вопрос о железной дороге... остается висеть в воздухе, несмотря на то, что экономически это крайне необходимо...».

В 1930 г. на Камчатку доставили первую партию автомобилей: улицы Петропавловска оживили четыре грузовых и несколько легковых машин. «Появление автомашин и тракторов на Камчатке произвело буквально бытовой переворот, и, начиная от малышей до стариков, все были в восторге от того, что видели на Камчатке настоящие автомобили и трактора».

В этом году проложили грунтовую трассу от города до Красноармейского колхоза протяженностью восемьдесят две версты. На следующий год намечали начать прокладку проезда для автомашин до Усть-Большерецка: независимо от намечавшейся постройки железной дороги, правление АКО предполагало развивать сеть шоссейных дорог и выпустить на них девяносто грузовиков. Для этого оно просило Микояна «дать соответствующее распоряжение по наркомату о предоставлении для АКО потребного количества машин» [4, л. 27—28].

Правление АКО считало, что ограничивать будущую железную дорогу только участком Петропавловск — Усть-Большерецк нецелесообразно: ее необходимо продолжить вдоль западного берега в его наиболее ценной в промысловом отношении части, то есть на юг до Озерной и на север до Ичи. Таким образом, оно подтверждало идеи, высказанные в свое время Г. А. Крамаренко. «Только в этом случае вся основная промысловая зона западного берега получает прочную транспортную базу... Железная дорога будет иметь большое значение и для всего района между Петропавловском и западным берегом, так как в будущем — это район крупного товарного животноводства, который будет нуждаться как в вывозе своей продукции, так и в снабжении со стороны Петропавловска».

Протяженность этой дороги достигала 750 км, ее возможный грузооборот ориентировочно оценивался в 320 тыс. т только грузов АКО, а с учетом покрытия потребностей других отраслей хозяйства — до 500 тыс. т. «Эти расчеты, разумеется, нуждаются в самой тщательной проверке. Они могут

принять совершенно иной вид, если на западном берегу разовьются угольная и нефтяная промышленность, добыча пемзы и торфа. Указанная линия имеет первоочередное значение. Только опираясь на нее возможно выполнить серьезную и неотложную задачу заселения и прочего хозяйственного освоения западного побережья».

В дальнейшие планы АКО входило и сооружение второй линии дороги по маршруту из Петропавловска по долине реки Камчатки до ее устья. Протяженность этой ветки определялась в 600 км. Здесь основными грузами должны были стать лесоматериалы, заготовленные Ключевским лесопромышленным комбинатом. Этим облегчалась и ускорялась их доставка в Петропавловск и на западное побережье, пока производившаяся сплавом по реке, а затем пароходами по морю. Кроме этого снижалось загрязнение реки Камчатки топляком, и тем самым уменьшался вред, наносимый рыболовству. Наличие такой дороги могло стать дополнительным стимулирующим фактором развития одного из самых благоприятных в сельскохозяйственном отношении районов полуострова.

Но эти планы пока могли и потерпеть: «...восточное побережье имеет гораздо более благоприятные условия в отношении водной связи, и сооружение этой линии не носит того характера срочности как линии на западный берег» [5, с. 111].

Подобные проекты разрабатывались в недрах общества в начальный, «романтический», период его деятельности. В это время рождались самые смелые и захватывающие идеи, которым никогда не суждено было осуществиться: они не имели серьезного технико-экономического обоснования и при детальной проработке оказывались нежизнеспособными. Об этом красноречиво говорит вот такой факт. В соответствии с одним предложением, будущую камчатскую железнодорожную сеть намеревались продолжить «до связи ее с общесоюзной сетью дорог в виде линии, которая может быть построена вдоль Охотского берега от Николаевска-на-Амуре через Охотск и Нагаево до Пенжины» [5, с. 110].

В реальности на Камчатке до Великой Отечественной войны сооружались лишь шоссейные дороги. Направление главной из них совпадало с вероятной железнодорожной трассой. Ее общая протяженность должна была превысить 240 км. Изыскания на предполагаемом маршруте в 1935 г. провела партия Главпроектдора Главтранса РСФСР. Тогда же начались подготовительные работы, ведшиеся без проекта и смет (сохранившиеся документы свидетельствуют о том, что отдельные лица руководящего состава начали работать на стройке в мае 1935 г.).

В 1936 г. состоялось постановление Совнаркома СССР о строительстве дороги Петропавловск — Начики — Усть-Большерецк протяженностью 260 км с гравийным покрытием. Ее проект 10 июня 1936 г. утвердил Народный

комиссариат внутренних дел (НКВД) СССР. В этом же году во исполнение постановления Совнаркома началось основное строительство, для чего в Петропавловске организовали специальный дорожно-строительный участок «Камчатдорстрой», подчинявшийся Цудортрансу. Так появилась «Стройка № 7», возглавляемая Б. М. Шарковским (Борис Михайлович Шарковский, 1900 года рождения, член ВКП(б), образование среднетехническое, начальник строительства с 10 апреля 1936 г.) [6, л. 1—2; 7, л. 353].

В марте 1936 г. заместитель начальника АКО Г. Д. Торопов докладывал А. И. Микояну, теперь занимавшему пост народного комиссара пищевой промышленности СССР, о том, что строительство дороги Петропавловск — Усть-Большерецк будет закончено в 1937 г. В дальнейшие планы общества входило так и не осуществившееся ее продолжение в двух направлениях: на юг от Усть-Большерецка к Озерновскому рыбокомбинату и на север в Крутогорово [8, с. 22].

Правительство СССР уделило развитию дорожной сети полуострова должное внимание: 11 апреля 1936 г. А. И. Микоян своим приказом № 835 организовал Камчатскую комплексную экспедицию, целью которой явилось определение оптимальных мест для размещения основных центров рыбной промышленности полуострова: портов и комбинатов, а также разработка проектов их устройства и налаживания транспортных связей. Экспедиции, в частности, предстояло «на западном побережье провести обследование и изыскание: ...от Озерной до Ичи с целью пробивки трассы дороги, связывающей рыбозаводы с основной шоссейной магистралью Петропавловск — Большерецк» [9, л. 121].

Экспедицию разделили на одиннадцать партий. В ее состав входила дорожная группа, собранная для производства изысканий и составления технико-экономического обоснования прокладки дороги по маршруту от Озерной до Ичи, связывающей рыбокомбинаты западного побережья со строившейся основной шоссейной магистралью Петропавловск — Усть-Большерецк. Возглавляли группу технический руководитель С. В. Козлов и начальник дорожно-изыскательской партии инженер Я. И. Коллес. Дорожная группа состояла из четырех отрядов, каждый из которых включал четыре человека: начальника, старшего техника и двух грунтоведов.

Изыскания намечалось провести по двум вариантам направления вдоль меридиана. По первому (береговому) варианту дорога должна была проходить непосредственно близ комбинатов по тундре и торфяным болотам значительной глубины. Береговой вариант длиной 561 км предусматривал затраты в размере свыше 123 млн руб. Смету составил инженер Васильев.

По второму (восточному) варианту трасса удалялась от берега в среднем на двадцать километров для того, чтобы максимально избежать прохождения через болота. В этом случае основная дорога соединялась с рыбокомбина-

тами специальными подъездными путями «широтного направления». Задание предполагало, что дорога должна иметь гравийное покрытие, такое же, как и трасса Петропавловск — Усть-Большерецк. Ее эскизный проект был готов к концу 1936 г. [10, л. 1—4], но она так и не была построена.

Начавшееся в 1936 г. сооружение шоссе Петропавловск — Усть-Большерецк шло крайне медленно. В 1936 г. план работ предусматривал постройку 30 км. Для этого требовалось доставить на Камчатку к началу сезона 300 рабочих, 2 230 куб. м лесоматериала, прочие материалы, горючее, механизмы и оборудование. Но этого в полной мере не сделали. Как сообщал начальник строительства, «в результате неоднократных настойчивых требований, как самого строительства, так и областных партийных и советских организаций, Дальлаг прислал рабочих вместо мая лишь 14 сентября, то есть на зимний период, когда пришлось эту рабочую силу кормить без надлежащего использования, чем строительство было поставлено в тяжелое финансовое положение. Что же касается лесоматериала, то строительством ни одного бревна не получено. Горючее также в течение лета не было получено. Все это привело к полному срыву плана работ».

В следующем 1937 г. описанная выше история повторилась: вместо требующихся в мае 400 рабочих, лишь 25 августа были присланы всего 200 человек, «из коих 70 оказались не годны для физического труда (несовершеннолетние, инвалиды). Лесоматериала из требуемых 3 000 куб. м не получили ни одного бревна, план также был сорван» [6, л. 245].

Состоявшееся 19 августа 1937 г. бюро обкома ВКП(б) указало Шарковскому на медлительность и предлагало «поставить вопрос об окончании дороги в 1938 г. Обязать т. Шарковского в начале 1938 г. начать строительство дороги от Усть-Большерецка» [6, л. 336].

Но и в сезон 1938 г. дело обстояло не лучше. Рабочая сила опять прибыла с большим опозданием, леса вновь не имелось, в результате план работ снова не был выполнен. Удалось соорудить лишь земляное полотно без «искусственных сооружений», отсутствие которых вызывало задержку движения транспорта. Дожди и весенние паводки регулярно размывали готовое полотно, не давая возможности сдать его в эксплуатацию. В результате «для сохранения земполотна строительство вынуждено на этом участке нести расходы, не предусмотренные сметой» [6, л. 245].

Масштабы работ, по камчатским меркам, были весьма значительны: летом 1938 г. на стройке трудились 1 344 чел., в основном заключенные. Небольшая часть «вольнонаемных» обслуживала автотранспорт и механизмы. Правда, значительная часть людей (635 чел.) прибыла только 9 августа 1938 г. Стройка располагала девятью тракторами, двумя моторными катками, тремя грейдерами, 35 автомашинами и тягловой силой в количестве 73 лошадей.

Условия жизни заключенных оставляли желать лучшего: они помещались в бараках, обложенных дерном, крыши этих сооружений, покрытые сеном и дерном, текли во время ненастной погоды. Один из отрядов «завшивел» из-за несвоевременной смены белья. «Питание удовлетворительное. Кульмассовая работа не чувствуется. Бытовые условия вольнонаемных хотя и лучше, чем в АКО, но еще далеко неудовлетворительные», — отметил в своем отчете проверявший ход дел летом 1938 г. исполняющий дела начальника 2-го строительного отдела Главного управления шоссейных дорог (Гушосдора) НКВД СССР С. Лачугин [6, л. 139]. Теперь строительство находилось в ведении всемогущего Наркомата внутренних дел.

Естественно, что начальнику стройки № 7 не могли не задавать вопросы о целесообразности постройки на Камчатке железной дороги, предположительное направление которой совпадало с трассой шоссейного пути. Шарковский отвечал на этот вопрос положительно, но осторожно предупреждал о своем слабом знакомстве с местными условиями. Вот что он сообщал по этому поводу 22 декабря 1938 г. в бригаду оргбюро ЦК ВКП(б): «Мне трудно дать обоснованные экономические данные, которые могли бы подтвердить необходимость постройки железной дороги в тот или иной район, вследствие того, что я недостаточно знаю Камчатку... Рельеф того участка, с которым я знаком, то есть Петропавловск — Большерецк, особых трудностей для постройки железной дороги не представляет...» [6, л. 223].

Сделаем отступление от основного сюжета и покажем, в каких условиях протекало дорожное строительство на Камчатке во второй половине 1930-х гг. Обстановка здесь была далека от нормальной. Несмотря на очевидную важность и крайнюю необходимость дороги, которые, казалось бы, должны были поставить ее в разряд первоочередных задач, при составлении проекта она почему-то была запроектирована как трасса второстепенного порядка. Отсюда, по мнению Шарковского, вытекало «отношение к этому строительству, как со стороны Гушосдора, так и Ушосстройлага».

Удивительный факт: на стройке, имевшей важнейшее стратегическое значение как в собственно военном, так и в экономическом смысле, отсутствовало единоначалие. Это, а также чисто технические трудности на самой трассе привели к тому, что здесь сложилась явно нездоровая ситуация. В среде руководителей стройки сложились крайне недоброжелательные, а точнее — враждебные взаимоотношения, конечно же, совершенно не способствовавшие нормальной совместной работе на общий результат. Атмосферу, царившую на строительстве и вокруг него, характеризуют следующие факты.

Показательным является конфликт Шарковского с недавно прибывшими командиром взвода охраны Еремчевым и работниками «3-й части», разгоревшийся, в сущности, из-за пустяка. Как указывает начальник строительства, названные лица стали «предъявлять такие требования, которые я никак не мог

допустить в лагере». Одним из них явилось желание пользоваться баней отдельно от прочего «вольнонаемного» персонала. Небольшая баня с целью экономии топлива и ввиду малой вместимости топилась для всех вольнонаемных один раз в неделю по пятницам. Еремчев заявил начальнику строительства, что «они вместе с вольнонаемным составом не будут мыться!». Доводы Шарковского о том, что он не видит разницы между ними и вольнонаемными сотрудниками, «которые в большинстве являются ответственными работниками», а также о том, что нецелесообразно тратить дрова на дополнительную топку, охрана во внимание не приняла, предупредив его: «дonesем в Управление и будем требовать отдельную топку для нас бани».

За озвученной угрозой последовали действия. В один из очередных банных дней Еремчев выгнал из бани мывшихся вольнонаемных и занял ее вместе с женой. «За такой проступок нужно было немедленно снять Еремчева с работы, но в силу недостатка сотрудников, вынужден оставить на службе до подыскания замены».

Война за баню продолжалась и далее. «До чего доходило стремление Еремчева и работников 3-й части, дабы добиться отдельной топки для них бани... видно из того, что с появлением чесотки у жены помощника оперуполномоченного... указанными работниками был поднят вопрос о том, что это произошло благодаря тому, что я заставил их мыться вместе с вольнонаемными...». Осмотр, проведенный начальником санчасти, показал, что «чесотки ни у кого не обнаружено, за исключением жены тов. Ворожцова, а также и у самого Ворожцова, который прибыл к нам с чесоткой и никого об этом не предупредил...».

С горечью Шарковский заключает, что вместо помощи он получил от вновь прибывших сотрудников дополнительные проблемы, и теперь «кроме производства и работы с заключенными приходится еще и отрываться на разрешение самодурных требований тех лиц, которые обязаны оказывать мне, как начальнику маршрута, помощь» [6, л. 278].

Не лучше складывались взаимоотношения Шарковского и с некоторыми другими руководителями. «Сорокин (начальник 3-й части, младший лейтенант госбезопасности. — С. Г.), переезжая паромом через реку Авачу, вел разговор с директором совхоза т. Кириченко о дорожном строительстве, и в разговоре заявил: “Чего хотеть, когда все, в том числе и Шарковский, вредители”... Жена помощника оперуполномоченного Ворожцова, работая в этой же 3-й части секретарем... заявила, что в дорожном управлении все вредители, “мы их скоро посадим, в том числе и Шарковского”».

Сорокин, совершенно игнорируя начальника строительства, напрямую отдавал распоряжения стройотрядам, хотя это не входило в его обязанности, не ставя об этом в известность управление маршрута. Он неоднократно снимал заключенных с одной работы и переводил их на другую. Сорокин

укоренил практику «взятия себе дневальных» без согласования руководством стройки. Подобное самоволие начальника стало заразительным примером для его подчиненных. «Так, например, секретарь 3-й части т. Данилова без всякого на то разрешения подошла к привезенной свежей рыбе и, не взирая на предупреждение сторожа, взяла несколько рыб...».

По замечанию Шарковского, «все эти действия и угрозы настолько терроризировали работников маршрута, что они почти все просят освободить их от работы, и это именно в самый разгар работы, тогда как мы все, в том числе и работники 3-й части, должны принять меры к максимальному выполнению плана, а у нас получается наоборот, работники 3-й части делают так, чтобы сорвать эти работы». Он пытался разговаривать с Сорокиным, прося его прекратить безобразия, но безуспешно: «После этого Сорокин вообще старается даже не зайти в управление, и разговоры о вредительстве, и в частности меня, усилились... Я никогда не был вредителем, и не буду им, работаю столько, сколько является возможным и как могу, если же есть какой-то обоснованный материал на меня, как начальника маршрута, то не следует болтать и подрывать авторитет, а следует изолировать меня, хотя я еще раз повторяю, что вредителем никогда не был и не буду...»

Осознавая невозможность успешной работы в таких условиях, Шарковский просил вышестоящее начальство отставить его от руководства строительством: «На основании изложенного и создавшегося положения дальше работать так не могу. От этого страдает дело, и для пользы дела я прошу... об освобождении меня от занимаемой должности, ибо мне оставаться здесь, тогда как авторитет не только среди вольнонаемных, но даже и заключенных, подорван, считаю невозможным» [6, л. 310].

Этот рапорт принят не был, и Шарковский продолжил свою работу. 10 декабря 1938 г. он докладывал заместителю начальника Ушосстройлага старшему лейтенанту госбезопасности (это звание равно армейскому майору) Черемисину о бытовых условиях, в которых пребывал вверенный ему персонал стройки № 7: «Не только охрана, но и весь технический персонал находится в плохих жилищных условиях... Должен сообщить Вам, что такого издевательства над строительством и его работниками, как было со стороны Ушосстройлага на протяжении всех лет, нигде не встречал.

Естественно, с присылкой людей 1 000 человек мы вынуждены были как-то изворачиваться и шить палатки из того материала, который удалось достать здесь на месте, чтобы как-нибудь укрыть людей от дождя и ветра. Лесу достать на Камчатке невозможно, здесь растет исключительно тундровая каменная береза, которую использовать на гражданском строительстве невозможно. Все же мы с большими трудностями на сегодняшний день большую половину заключенных, всю охрану и технический персонал разместили в землянках, хотя не совсем благоустроенных, но все же лучше, чем в летних палатках...

Вследствие отсутствия толя, крыши вынуждены были покрыть дерном и травой, которая будет пропускать воду. В настоящее время в землянках температура низкая вследствие того, что морозы стоят высокие — 35—49 градусов, а отопление недостаточное. Неоднократные наши просьбы выслать печи и железа для труб Ушосстройлагом не выполнены до сего времени. Кроме того, докладываю, что заключенные совершенно не обеспечены зимним обмундированием и постельными принадлежностями, как-то: полушубками, валенками, шапками, теплыми портянками, варежками, рукавицами, матрацами, одеялами и прочим, благодаря чему имеются случаи обмороживания и появления вшивости. Все наши просьбы о высылке зимнего обмундирования и постельных принадлежностей остаются без результата. У нас невольно встает вопрос, для чего существуют Ушосстройлаг с его бесчисленными отделами?

...Мы до сих пор не имеем ни одного инженера. Как можно работать без главного инженера и вообще без технического руководства?

...Вопрос с горючим, когда мы за все лето ни одного килограмма бензина не получили. За какой бы вопрос не взялись, одно и то же. Все это, естественно, нервнрует работников и доводит до отчаяния. Можно подобные безобразия терпеть небольшой отрезок времени, но терпеть в течение трех сезонов невозможно. Прошу изложенное соответствующим образом продумать и решить, должно ли Камчатское строительство существовать, или нет?..» [6, л. 232—233].

Немногим спустя, 22 декабря 1938 г. Шарковский повторил высказанную ранее мысль: «Бытовое состояние как технического персонала, так и заключенных неудовлетворительное. Все наши заявки и бесконечные просьбы выслать зимнее обмундирование, постельные принадлежности, печи чугунные, железо для труб и умывальников, инструмент и прочее остаются невыполненными. Невольно встает вопрос: для чего существует Ушосстройлаг с его бесчисленными отделами? Для того чтобы помогать строительству, или же тормозить, как это существует до сего времени?» [6, л. 277].

Было от чего впасть в отчаяние. В конце-концов нервы начальника строительства не выдержали, и в том же декабре 1938 г. он заявил: «Враги народа, хорошо зная значение будущей дороги, приложили все силы к тому, чтобы задержать это важнейшее строительство на Камчатке, и в результате чего строительство из года в год не выполнялось, установленный первоначальный срок полного окончания строительства и сдачи в эксплуатацию в 1938 году сорван...» [6, л. 225].

Бытовая ситуация на стройке принципиально не менялась и в последующие годы. В начале апреля 1941 г. начальник лагпункта, обращаясь к Шарковскому, неоднократно докладывал ему о состоянии дел на вверенной ему «Командировке № 2», располагавшейся на 12-м километре трассы: «До сих

пор не приступлено к строительству кухни, хлебопекарни и кипятилки из-за необеспеченности транспортом, в результате имеющаяся кухня, рассчитанная на обслуживание всего 100 чел. — землянка очень ветхого типа — санитарным надзором закрыта, и заключенные в количестве 260 чел. остались совершенно без кухни. Кипяток в настоящее время кипятится в котле на костре, что недопустимо в противопожарном отношении, и в сильные ветры заключенные сидят без кипятка. Из-за отсутствия пекарни я не могу командировку снабжать регулярно хлебом, ближайшая пекарня находится за 36 км. в Коряках. По своему объему [она] не может обеспечивать другие командировки. Городские пекарни Камчатторга ввиду того, что только успевают снабжать городское население, также в выпекании хлеба отказывают. Все это положение вредно отражается на бытовых условиях заключенных, как результат, — и на производительность труда...»

Штаб лагпункта также не располагал необходимыми помещениями, которые он должен был получить от строительства дороги по заключенному ранее договору: «...Мои неоднократные к Вам требования о постройке указанных помещений остались без последствий. Дальше я в таких условиях работать не могу. В настоящее время состав у меня частично спит в конторе... Прошу приступить к строительству помещений».

В целом стройка № 7 весной 1941 г. располагала помещениями, способными вместить 930 «зеков», причем «скучено в исключительно скверных условиях без очень большого количества необходимых помещений для нормального обеспечения работы лагеря и полного отсутствия зон и вышек (за исключением 3-й командировки)...» [6, л. 317, 323—324].

В заключении этой характеристики бытовых и производственных условий на стройке покажем некоторые организационные меры, предпринимавшиеся на различных ступенях иерархической системы под названием «ГУЛАГ» (Главное управление лагерей НКВД СССР) для поддержания физической формы ее многочисленного «населения». Они проводились вовсе не из-за человеколюбия, а по одной весьма прозаической причине — для сохранения лагерного контингента, особенно его квалифицированной части. Хотя в конце 1938 — начале 1939 гг., после замены печально знаменитого Н. И. Ежова новым наркомом внутренних дел Л. П. Берией, произошла некоторая «либерализация» лагерного режима, и это тоже видно из приводимых ниже выдержек из руководящих документов.

Начальник Ушосдора УНКВД по Дальневосточному краю майор госбезопасности (это звание соответствовало армейскому полковнику) Чердак 25 июля 1938 г. подписал приказ, предписывавший всем начальникам подведомственных ему лагерных подразделений, в том числе и 3-го маршрута, принять меры против развития массового авитаминоза среди заключенных. «Заболеваемость авитаминозом в лагере носит прогрессирующий

характер, что является следствием систематического отсутствия в пище заключенных свежих овощей, которые длительно заменяются крупами и макаронными изделиями, совершенно не содержащими витамина “С”, но значительно удорожающими питание и ведущими к перерасходам. В целях полной ликвидации заболеваемости авитаминозами, которые сейчас дают основную массу нетрудоспособных заключенных, приказываю:

1. Ввиду невозможности до 1 сентября производить централизованное снабжение овощами — производить на месте самостоятельную заготовку овощей... 2. Заготовленные овощи немедленно пускать на питание заключенных, строго следя за максимальным их использованием в сыром виде, в форме винегретов и других блюд, не требующих термической обработки. 3. Максимально использовать в качестве противощиговых блюд местные витаминносители — дикий лук, черемшу, ягоды шиповника, всевозможные ягоды и дикорастущие фрукты, применяя их без предварительной термической обработки. 4. Строжайшим образом следить за систематическим применением настоя хвои всем составом лагераселения...» [6, л. 287].

1 декабря 1938 г. было утверждено «Положение о командах слабосильных в лагерях и колониях НКВД СССР». Для восстановления способности заключенных трудиться после тяжелых и острых заболеваний, а также для вновь прибывших в лагеря и временно ослабевших из числа добросовестно работавших создавались особые команды слабосильных — «слабкоманды». Они делились на две группы: первая — из временно ослабевших заключенных, нуждавшихся «в усилении питания и здоровом отдыхе вне рабочее время», вторая — укомплектованные из заключенных, временно не способных по состоянию здоровья выполнять физические работы, нуждавшихся в полустационарном режиме, систематическом медицинском наблюдении и усиленном питании.

В «слабкоманды» запрещалось направлять инвалидов, хронических больных с постоянно пониженной трудоспособностью, а также «злостных отказчиков, беглецов, штрафников и проигравших пайки, хотя бы они могли быть отнесены по состоянию здоровья к слабосильным» [6, л. 196].

3 января 1939 г. ГУЛАГ установил порядок использования денежных сумм, поступавших на имя заключенных. Переводы, а также так называемое «промвознаграждение» должны были зачисляться на их личные счета. Использовать эти деньги могли только работающие заключенные, а «отказчики», симулянты и «злостно не выполняющие нормы выработки» этого права лишались. В месяц сумма, которую мог использовать заключенный на свои нужды, обычно не превышала 25 руб. Для особо отличившихся решением начальника лагерного подразделения она могла увеличиваться до 50, а для лиц, внесших рационализаторские предложения, повышавшие производительность труда, до 100 руб. [6, л. 192].

9 января 1939 г. Ушосстройлаг УНКВД Дальневосточного края издало приказ № 01 «О предупредительных против обморожения мероприятиях». В соответствии с ним в зимнее время при морозе ниже -30°C , сопровождающемся ветром, следовало ежедневно устраивать десятиминутный перерыв для того, чтобы люди могли согреться возле костров или в помещении, если таковые находились на месте работ. При морозе с ветром ниже -35°C рабочий день заключенных сокращался на один час, а в случае особо сильного ветра при температуре ниже -35°C или при температуре -40°C — на два за счет более позднего вывода на работу, «так как обычно в дневные часы температура воздуха повышается». В морозы ниже -45°C или -40°C при сильном ветре работы прекращались полностью [6, л. 189].

Наряду с мерами, направленными на поддержание физической формы подневольной рабочей силы, предпринимались и акции «воспитательного характера». Так еще 11 сентября 1937 г. ГУЛАГ озаботилось перестройкой работы лагерных стенных газет, для чего утвердило соответствующую инструкцию.

Основными задачами стеной печати должны были стать: «а) разъяснение заключенным мероприятий партии и правительства, б) содействие укреплению лагерного режима и трудовой дисциплины, в) содействие выполнению производственных задач данного подразделения». Для достижения этого «язык стенгазеты должен быть простым, конкретным и ясным. Стенгазета должна выполнять следующие основные требования: а) не злоупотреблять иностранными словами, а если есть необходимость употреблять иностранное слово, надо дать ему последующее объяснение, б) не допускать засорения языка стенгазеты местными литературно-безграмотными оборотами и наречиями, сокращениями, которые портят настоящий литературный язык, тем более не может быть допущено употребление воровского жаргона и тому подобных “блатных слов”...». В стенгазеты помимо текста следовало помещать «рисунки, вырезки из журналов, портреты ударников производства, карикатуры лодырей, отказчиков, нарушителей лагпорядка, пьяниц, картежников, пристающих к женщинам»

«Стенкором» газеты мог стать только тот заключенный, «который сам является примерным в отношении соблюдения режима лагеря, колонии, ударник на производстве, в культурно-воспитательной работе. Не может быть стенкором заключенный за контрреволюционные преступления, бандит, отказчик, лодырь, прогульщик и другие нарушители режима». В состав редколлегий, а также на работу редакторами не допускались «троцкисты, бухаринцы, зиновьевцы, члены антисоветских группировок и антисоветских политпартийных организаций... бывшие кулаки, попы, сектанты, белогвардейцы, лица, осужденные за новые преступления» по статьям тогдашнего Уголовного кодекса номер 58 и 193 [6, л. 84—89].

Вернемся к основной нити нашего повествования. В 1939 г. объем работ был уменьшен: годовая смета предусматривала лишь самые необходимые работы на участке до 87-го км. Остальную дорогу решили временно законсервировать. В следующем году работы возобновились. 29 мая 1940 г. Комитет Оборона при Совнаркоме СССР принял постановление № 232с, которым обязал Гушосдор НКВД в 1942 г. закончить строительство дороги. 26 августа 1940 г. нарком внутренних дел СССР Л. П. Берия информировал председателя Комитета Оборона К. Е. Ворошилова о том, что к 1 января 1941 г. в эксплуатацию будут сданы первые 45 км трассы, а остальные 195 км должны войти в строй в 1942 гг. Попутно нарком сообщал, что для выполнения намеченных работ в установленный постановлением срок требуется завоз материалов и оборудования, начиная с четвертого квартала 1940 г., для того, чтобы «иметь полную возможность развернуть работы с начала 1941 г.» [6, л. 306].

Для активизации работ на оставшейся части трассы начальник Управления исправительно-трудовых лагерей и колоний по Хабаровскому краю полковой комиссар Петров 26 мая 1940 г. издал приказ об организации отдельного Камчатского лагерного пункта № 2. Его начальником назначили П. И. Кубышкина, который должен был подчиняться начальнику строительства дороги Б. М. Шарковскому. «Контингент» лагпункта определялся в 1 200 чел. В соответствии с распоряжением заместителя наркома внутренних дел СССР Чернышева от 27 августа 1940 г. его следовало укомплектовать имевшимися на Камчатке «зэками», соблюдая три главных условия: наличие соответствующих квалификаций, физической пригодности для тяжелых строительных работ и срока освобождения не ранее 1942 г. К этому времени была готовая смета, которую НКВД утвердил 3 августа 1940 г. [6, л. 1—2, 77—78].

Полковой комиссар Петров не выполнил в полном объеме распоряжение замнаркома Чернышева и не назначил Шарковского начальником над лагерем по совместительству. Последний получил лишь право оперативного руководства, которое у него по традиции имелось и без особого распоряжения. «Не руководя лагерем в хозяйственном отношении, оперативное руководство не достигает той цели, которая шла бы на пользу строительства». В результате несогласованные, а то и прямо противоположные действия отдельных подразделений, задействованных на трассе, по-прежнему мешали нормальному ходу работ.

Приведем лишь один пример. Начальник строительства отдает распоряжение выставить плотников на постройку барачков. В ответ начальник лагпункта заявляет, что плотников у него нет, хотя они имеются, но используются на более выгодных для лагеря работах. В результате начальник строительства с горечью замечает: «Я же, поскольку не имею хозяйственного руководства, не могу проверить правильность заявления начальника лагпункта и заставить его выполнить то, что нужно для строительства».

Шарковский, командированный в 1941 г. в Хабаровск, обратился Петрову с вопросом, почему не выполнено распоряжение Чернышева? На это он получил ответ: «Мы не можем доверять в одни руки деньги и лагеря, и строительства». Подобный довод оснований под собой не имел, так как сосредоточение в одном лице руководства строительством и лагерем подразумевало равную ответственность за деятельность обоих хозяйств. К тому же это могло уменьшить затраты на трассу, так как, по словам Шарковского, у него появлялась бы возможность «не допустить оплаты лагерю за счет строительства, простоев по независящим причинам от строительства» и использовать людей на других работах.

Постепенно у Шарковского созрела мысль, что строительство дороги следует передать лагерю, «у которого имеется больше возможностей обеспечить это строительство материалами и рабочей силой. Управление лагерей (по Хабаровскому краю. — С. Г.) имеет свои большие лесозаготовительные участки, имеет базу во Владивостоке, чего мы не имеем, и от этого несем большие непроизводительные расходы». Этому же мнения придерживались и местные партийные и советские организации [6, л. 318].

28 декабря 1940 г. комиссия, созданная по приказу НКВД СССР, приняла часть шоссе. «Строительство дороги на участке 0—48-й километр в полном объеме не закончено, совершенно не построены пять деревянных мостов... Построенные участки дороги страдают большими дефектами и отступлениями от проекта. Участок 4—48-й километр не имеет сплошного проезда ввиду наличия двух разрывов. Мост через реку Авача длиной 106 м не построен...». Эти самые «разрывы» приходились на 31-й и 41—43-й километры. Тем не менее, распоряжением заместителя наркома внутренних дел от 29 декабря 1940 г. трасса с 1 января 1941 г. передавалась во временное ведение дорожно-эксплуатационного управления № 558 Управления шоссейных дорог НКВД СССР по Хабаровскому краю [6, л. 1, 34—35].

Тогда же вошла в строй дорога Петропавловск — бухта Раковая длиной 6,393 км. Эта трасса шириной 8 м, покрытая слоем гравия толщиной 20 см, начиналась от здания Школы партийного просвещения на улице Ленинской, а завершалась у поселка Индустриального. 25 ноября 1940 г. ее обслуживание поручили Петропавловской судовой [6, л. 48].

На главной областной трассе Петропавловск — Усть-Большерецк за истекшие пять лет соорудили лишь 88 км земляного полотна, из которых гравием был покрыт участок от Петропавловска до села Коряки протяженностью 48 км. В апреле 1941 г. по распоряжению НКВД СССР строительство дороги прекратилось, дорожный участок ликвидировали, а все его имущество перевезли в Хабаровск. Построенное гравийное шоссе от Петропавловска до села Коряки специальная правительственная комиссия по государственной классификации отнесла к дорогам союзного значения.

После начала Великой Отечественной войны медленное строительство шоссе Петропавловск — Усть-Большерецк продолжилось за счет средств специального правительственного фонда, действовавшего с конца 1920-х гг., называвшегося «Фонд освоения Камчатки». За военные годы соорудили 57 км. В 1942 г. перебросили через реку Авачу в с. Елизово металлический мост протяженностью около ста метров, в 1943 г. началось строительство капитального, ныне заброшенного, моста через реку Быстрая.

Оно затянулось из-за отсутствия рабочей силы, материалов и оторванности от источников снабжения. Доставка материалов и оборудования к мосту обходилась очень дорого. Так, в 1945 г. на саму стройку потратили 125 305 руб., а транспортные расходы за это же время составили 124 363 руб. [11, л. 41—43].

К марту 1946 г. на сооружение моста истратили 752 000 руб., и как видно из приводимого ниже мнения заведующего областным дорожным отделом Д. Богачева, совершенно бесполезно: «Строительство этого моста при его окончании не решает основной задачи — проезд по трассе. Подъездов — самой дороги — к мосту нет, ее необходимо строить, а строить дорогу сможет только мощная строительно-дорожная специальная организация... Строительство считаю необходимым законсервировать во избежание траты государственных средств» [11, л. 41—43].

Так и было сделано: в 1946 г. фонд освоения Камчатки был упразднен, и работы по строительству дороги полностью прекратились. Замерло и сооружение моста, оказавшегося трамплином в никуда.

К первым послевоенным годам относятся несколько попыток вести дорожное строительство при помощи подневольной рабочей силы в лице японских военнопленных и заключенных.

Об одной из них имеются отрывочные сведения, датируемые осенью 1945 г. Так, 10 ноября 1945 г. недавний начальник Камчатского оборонительного района, а теперь командир 37-го стрелкового корпуса генерал-лейтенант А. Р. Гнечко полагал, что выделенных для этой цели двух тысяч рабочих явно недостаточно. Он предлагал увеличить их число за счет двух тысяч пленных японцев, которых «надо брать немедленно, чтобы готовить все необходимое: а) барачное строительство, б) готовить подсобный инструмент (тачки, носилки, и т. д.), в) готовить лес зимой и трелевать» [12, л. 39].

5 декабря 1945 г. облисполком и бюро обкома ВКП(б) приняли совместное постановление «О строительстве шоссейных дорог Петропавловск — Усть-Большерецк и Начики — Мильково». Сроком их окончания теперь назывался 1948 г. (на самом деле эти дороги были завершены в середине 1970-х гг.).

«Учитывая, что товарищ Микоян дал указание генерал-лейтенанту товарищу Гнечко о том, что войсковые части Камчатки должны принять активное участие в строительстве дорог, просить Военный Совет Дальневосточного военного округа решить вопрос о выделении на строительство дорог с 1 апре-

ля 1946 г. 1 000 человек военнопленных японцев, находящихся на Камчатке, 500 человек бойцов, 12 тракторов, 100 подвод и 10 специалистов дорожных работ» [11, л. 6—7].

Тогда же областные власти подготовили несколько проектов постановления Совнаркома СССР, в которых предусматривалось выделение для этой цели двух тысяч пленных японцев, о которых говорилось ранее [11, л. 123—126].

Сто двадцать японцев работали, в частности, на сооружении упомянутого выше моста через реку Быстрая. Их сняли отсюда по приказу Дальневосточного военного округа 2 апреля 1946 г. После этого на объекте остались лишь семь человек, в том числе два электросварщика, два монтажника и сторож. Мост, сооруженный на 80 %, законсервировали [11, л. 55, 112].

4 октября 1948 г. Совет Министров СССР принял постановление № 3735, предусматривавшее строительство железной дороги «южно-сахалинского типа» от Петропавловска до рыбокомбината имени Микояна и от него до Озерновского комбината. Эта работа возлагалась на Министерство внутренних дел (МВД) СССР. МВД к проектно-изыскательским работам не приступило, а на запрос облисполкома ответило, что из-за отсутствия средств у выступавшего заказчиком Министерства рыбной промышленности СССР, в 1949 г. они вестись не будут.

Между прочим, по состоянию на 30 апреля 1949 г. дорожная сеть области включала всего 48 км благоустроенных дорог. Автотранспорт применялся только в черте Петропавловска и за городом на расстоянии 100 км до села Начики. Радиус его действия был очень ограничен, хотя территория области в то время составляла свыше 1 млн кв. км [7, л. 353].

Несмотря на то, что за годы войны и послевоенный период хозяйство Камчатской области испытывало значительный подъем, ее транспорт совершенствовался исключительно слабо, особенно — автомобильный. Дальнейшее развитие экономики напрямую зависело от состояния автомобильного и практического осуществления идеи устройства железнодорожного транспорта. Экономическое значение последнего определялось следующим образом: «Наличие железной дороги Петропавловск — Большерецк даст возможность сразу же после ее окончания вывозить продукцию Микояновского, Усть-Большерецкого, Опалинского, Митогинского рыбокомбинатов Петропавловский порт. Имеется также в виду, что в дальнейшем будет продолжена железная дорога Микояновск — Озерная, а затем дорога Ича — Микояновск. Таким образом, все рыбокомбинаты западного побережья будут иметь возможность вывозить рыбопродукцию в Петропавловский порт...»

Еще одним аргументом в пользу железнодорожного пути было его важное стратегическое значение: «Воинские соединения из-за отсутствия дорог не могут маневрировать внутри полуострова, а также, при необходимости, передислоцироваться с одного побережья на другое, кроме как морским путем» [7, л. 355].

22 марта 1949 г. секретарь Камчатского обкома ВКП(б) И. Грачев и председатель Камчатского областного совета депутатов трудящихся В. Дедков обратились к министру рыбной промышленности СССР А. А. Ишкову со следующей просьбой. «Учитывая исключительно важное значение дорог для дальнейшего экономического развития Камчатской области, обком ВКП(б) и облисполком просят Вас войти с ходатайством в Совет Министров СССР и принять специальное решение по строительству этих дорог».

К посланию областные руководители приложили проект постановления Совета Министров «О строительстве железнодорожной и шоссейной дорог в Камчатской области». Сооружать их должны были заключенные.

«1. Обязать Госплан СССР выделить Министерству рыбной промышленности СССР в 1949 г. средства на проведение изыскательских работ... в сумме 1 млн руб. и на организацию подготовительных работ по строительству дорог — 3 млн руб.

2. Обязать МВД СССР приступить в 1949 г. к проектно-изыскательским работам и закончить составление всей документации к 1 января 1950 г.

3. Организовать не позднее 1 июля 1949 г. дорожно-строительный трест в Камчатской области.

4. Разрешить МВД СССР организовать в Камчатской области исправительно-трудовой лагерь с контингентом в количестве 3 000 чел. ...».

Для будущей стройки запрашивались 70 самосвалов, 30 грузовиков, две легковые автомашины ГАЗ-67, 28 больших и средних гусеничных тракторов, 16 грейдеров и пять бульдозеров. Эта техника требовала более двух тысяч тонн топлива и смазки. Снабжать стройку лесом должны были восемь пило-рам, освещать ее — четыре передвижные электростанции мощностью по 50 кВт [7, л. 317—319].

Спустя несколько дней, 28 марта 1949 г., обком составил предложения для включения их в проект постановления бюро Хабаровского крайкома ВКП(б). Одним из них вновь стало предложение «ускорить практическое решение вопросов о строительстве узкоколейной железной дороги Петропавловск — комбинат имени тов. Микояна — Озерная...» [7, л. 337].

Реальный шаг к созданию на полуострове железнодорожного пути, правда, нетрадиционного типа, был предпринят в первой половине 1950-х гг. В это время в камчатской рыбной промышленности происходили серьезные изменения, вызванные подрывом лососевого стада — основного источника ее существования.

В течение послевоенного десятилетия рыбная промышленность Камчатки работала неудовлетворительно. Для ее предприятий была характерна очень высокая себестоимость продукции и убыточность почти всех отраслей их хозяйственной деятельности. За 1950—1955 гг. сумма убытков составила 1 412 млн руб. Их причинами являлись, помимо традиционной бесхозяйственности,

разбросанность предприятий по обширному пространству побережий; сезонный характер производства, отсутствие портов-убежищ на побережье и береговых дорог.

Неблагоприятным фактором оказалось также нарушение соотношения между производящей рабочей силой, обслуживающим персоналом и управленцами. Доля последних была непропорционально высока по отношению к численности людей, непосредственно занятых ловом и обработкой рыбы. Исправить это было можно концентрацией производства и переводом основных предприятий с сезонной на круглогодичную работу по обработке рыбы и выработке из нее рентабельной продукции. В 1955 г. началось движение в этом направлении: были ликвидированы все тресты, укрупнены отдельные и закрыты несколько мелких, нерентабельных рыбокомбинатов и рыбозаводов. На предприятиях упразднились лишние структурные подразделения и «штатные излишества» [13, л. 3—6].

Одним из путей преодоления кризиса стала оптимизация системы транспортных связей. В 1954 г. группа специалистов подготовила обстоятельную записку «К вопросу о выборе сухопутного транспорта для западного побережья Камчатки». В работе над документом участвовали: С. С. Аверьянов, А. С. Пенязь и О. С. Петренко — начальник отдела технологии и механизации, главный экономист и главный инженер Камчатского отделения проектного института «Гипрорыбпром»; А. И. Быков, В. П. Додонов, Н. С. Зайцевский, И. И. Космынин, А. А. Рындин, Е. К. Томашевский, Г. В. Поляков — начальники и ведущие специалисты отделов Главкамчатрыбпрома; В. А. Рудометкин — главный инженер треста «Камчатрыбстрой»; К. И. Панин и Н. Ф. Чернигин — директор и заведующий лабораторией механизации Камчатского отделения ТИНРО.

По мнению авторов записки, «назрел вопрос о разрешении проблемы сухопутного транспорта для Камчатки, в первую очередь для предприятий, расположенных на побережье Охотского моря». В 1956 г. их общий грузопоток должен был превысить 500 тыс. т.

«В результате проделанных расчетов и сопоставлений мы пришли к выводу, что как средство сообщения на дальние и средние расстояния следует предложить устройство подвесной железной дороги с жестким рельсом. Недостаток этого решения — его новизна, а следовательно, и дополнительные затруднения при его осуществлении».

Предлагаемая подвесная дорога состояла из стального рельса, закрепленного на специальных опорах — «верхнем строении». Если она имела электрическую тягу, то параллельно рельсу тянулся контактный токопровод. По рельсу катились четырехосные вагоны различного устройства: крытый, изотемический, саморазгружающийся для сыпучих грузов, для длинномерного (лесного) груза, пассажирский, а также открытая платформа и цистерна.

Вагон мог вместить от 3 до 30 т. В последнем случае дорога была в состоянии пропустить за год 3 млн т.

Тянуть состав должен был локомотив, имеющий электро- или двигатель внутреннего сгорания. В последнем случае он именовался «мотовоз». Ведущая тележка локомотива состояла из четырех ходовых колес со стальным ободом и одного тягового колеса с резиновым ободом, прижатого к подвесному рельсу. Опоры для рельса можно было изготовить из дерева, железобетона или стали. Для Камчатки наиболее целесообразным материалом признавалась местная лиственница. Расстояние между опорами принималось равным 60—100 м.

Рельс висел над землей на высоте в среднем 4—4,5 м в зависимости от толщины снежного покрова на тех или иных участках местности. Стоимость одного километра такого пути оценивалась в пределах от 300 до 600 тыс. руб. Для сравнения: железная дорога традиционного устройства с широкой колеей стоила 2,5 млн, с узкой колеей — 1,2 млн руб. за километр.

Сравнительная оценка стоимости перевозки тонны груза на расстояние 1 км показывала, что для подвесной дороги с мототягой она составит 60, а с электротягой — всего 28 коп. Это было дешевле, чем на привычной железной дороге с паровозом, где при обычной колее перевозка обходилась в 50, а при узкой колее — в 96 коп. На автомашинах груз можно было доставить за 89 коп., а самыми дорогими являлись авиатранспорт — 17 руб. 5 коп. и собачьи упряжки — 17 руб. 20 коп. за тонно-километр. Подвесная дорога, в отличие от других способов связи, не требовала строительства мостов. К тому же она не нуждалась в расчистке от снега, не боялась дождей и могла бесперебойно работать в течение всего года.

Слабым местом предлагаемой дороги являлась ее новизна. Подобные сооружения с одним и двумя рельсами (моно- и бирельсовые) в качестве промышленных, то есть в качестве путей сообщения на предприятиях, использовались с начала XX в. Существовали и небольшие пассажирские трассы подобного типа. В мировой практике бирельсовые дороги из-за присущих им недостатков постепенно уступили место монорельсовым. Монорельсовые пути старого типа, у которых колеса вагонов катились сверху рельса, имели наибольшее распространение в Германии. В Америке широкое распространение получили дороги, у которых вагоны перемещались по нижним полкам рельса. Сталепрокатные предприятия США производили свыше десятка специальных и универсальных профилей подобных рельсов.

Все отзывы, полученные на Камчатке, были положительные, признававшие предложение перспективным. Правда, отрицательное заключение дало техническое управление Министерства рыбной промышленности, проведенное без участия авторов предложения и без ознакомления последних с эксперт-

ным заключением. Это объяснялось «принятием на веру заключения не сведущего в вопросах подвешного транспорта эксперта».

Положительно оценили возможность применения подвешной железной дороги для перевозки на дальние и средние расстояния и крупнейшие специалисты в этой области: член-корреспондент АН СССР Спиваковский, профессор Дукельский, профессор Абрамович и другие.

Камчатскому отделению Гипрорыбпрома следовало провести необходимые изыскания и к 1 октября 1954 г. подготовить задание на проектирование отрезка подвешного пути от Кировского до Озерновского рыбокомбинатов. Для испытаний нового типа транспортного сообщения предполагалось обратиться в правительство СССР — Совет Министров — с просьбой «обязать Министерство транспортного и тяжелого машиностроения спроектировать в 1954 г. и изготовить в первой половине 1955 г. подвешной дизельный электро-воз, вагон-платформу, крытый товарный вагон и саморазгружающийся вагон для сыпучих» [14, л. 56—75].

Спустя два года дело с места так и не сдвинулось. На заседании пленума обкома КПСС, проходившего 4—5 июля 1956 г., начальник Главкамчатрыбпрома Н. А. Ваняев вновь говорил о необходимости строительства железной или подвешной дороги. Впрочем, он сам и ответил на вопрос, почему этого до сих пор не произошло: «Одной из основных причин задержки в разрешении проблемы больших строек является то, что мы очень медленно и плохо ведем строительство ранее разрешенных нам объектов. Нам справедливо говорят: постройте сначала то, что вам разрешено, а потом ставьте новые вопросы...» [13, л. 9].

Документов, проясняющих дальнейшую судьбу подвешной магистрали, автору обнаружить не удалось. Но факт есть факт: это была последняя попытка устройства железнодорожного пути на полуострове.

Хотя ни один из перечисленных выше проектов полноценной железной дороги не осуществился, все же небольшие отрезки железнодорожного полотна на Камчатке существовали. Ими являлись узкоколейные дороги, или, как их называли в те времена, «дековильки» (по имени изобретателя инженера Дековилля), протяженностью несколько сотен метров. Самая первая из них, по сведениям, приведенным в замечательной книге В. П. Кускова «Камчатские были», была сооружена при Петропавловском маяке на рубеже XIX и XX вв. [15, с. 67].

Узкоколейки широко применялись на рыбных промыслах. По свидетельству очевидца, датируемому летом 1918 г., такая дорога имелась и на крупнейшем русском рыбоконсервном предприятии — заводе фирмы Демби в Усть-Камчатске: «Интересно отметить, что на дековильке движущую силу дают собаки, которые с радостным лаем вперегонку катят по рельсам тяжелые вагонетки с грузом и пассажирами» [16, № 127].

Общая протяженность узкоколеек, применявшихся в рыбной промышленности Камчатки, в 1940 г. равнялась 22,9 км. В 1951 г. она достигла наибольшей величины — 42,1 км, а в последующие годы в связи с активным развитием других видов внутризаводского транспорта заметно сократилась, составив в 1961 г. всего 9,27 км.

Еще одна дековилька с начала XX в. действовала в Петропавловском порту. Ее вместе с новой пристанью в 1906—1907 гг. соорудило «Камчатское торгово-промышленное общество», некогда монопольный пользователь природных богатств полуострова.

Этот путь, предназначавшийся для доставки грузов от пароходов в склады, неоднократно перестраивался. Вот в каком состоянии он находился в середине 1935 г. «Несамohодные вагонетки и дековильный путь настолько износились, что даже шейки осей растерли ролики и чугунные буксы, но надо принять во внимание, что такая разработка букс произошла в результате катания вагонеток не механическим путем, а движением от сил грузчиков. Не приходится удивляться, что вместо одного человека на одну вагонетку для откатки с грузом от борта парохода к месту укладки груза ставится два и три человека. Люди, работающие на этой работе, буквально выматываются из сил, в то же время как исправная вагонетка должна откатываться с грузом от силы одного человека. Дековильные ответвления от прямой линии неисправны, во время работы вагонетки с грузом часто сходят рельсов, груз падает на землю...» [17, л. 11].

В ходе работ по строительству капитального морского торгового порта и реконструкции рыбного порта АКО, проводившихся в годы Великой Отечественной войны, было решено проложить узкоколейную железную дорогу общей протяженностью 5 км. Из-за отсутствия в порту площадок для размещения прибывавших из США грузов, поставлявшихся в СССР в рамках союзнической помощи, по генеральному плану развития портов, в составленном 1944 г., склады намечалось разместить в районе Култучного озера и в устье ручья Поганка. Для этого там путем намывки грунта намеревались создать грузовые площадки. Для сообщения этих новых территорий с причалами нужно было проложить железнодорожную ветку с широкой колеей через Озерновскую косу вокруг Никольской сопки, пересекая мыс Сигнальный к району генеральных грузов порта и далее к устью ручья Поганки.

Из 5 км ее длины около 1,5 км должны были проходить по прибрежной полосе. Производство скальных и земляных работ на участке дороги порт — Озерновская кошка намечалось на 1944 г. Параллельно с этими работами должны были проходить изыскания для выяснения возможности строительства аналогичной ветки в бухту Раковую [18, л. 8]. Но этот проект не сбьлся.

А по рельсам в порту перемещались собранные в 1944 и 1945 гг. портальные краны, поставленные на Камчатку из США. Рельсовые пути в этом качестве используются в обоих портах Петропавловска и поныне.

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 174, оп. 1, д. 1.
2. **Крамаренко Г. А.** Путешествие в Камчатку и обследование ее в рыболовном отношении в 1907 г. / Известия Императорского РГО, 1908. — С. 247—298.
3. Отчет по рекогносцировочным исследованиям в 1909 году рек Камчатского полуострова Камчатки, Большой и Авачи / Сост. П. Крынин. — СПб., 1913.
4. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 15.
5. **Большаков М., Рубинский В.** Камчатская область / Под ред. П. Г. Журид. — М.—Л., 1934. — 145 с.
6. ГАКО, ф. 157, оп. 1, д. 2.
7. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1183.
8. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 73.
9. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 101.
10. ГАКО, ф. 541, оп. 1, д. 4.
11. Там же, ф. 174, оп. 1, д. 3.
12. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 771.
13. Там же, д. 1883.
14. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, л. 1778.
15. **Кусков В. П.** Камчатские были. — Петропавловск-Камчатский, 1970. — 112 с.
16. **Камчатский вестник.** Комплект за 1918 г.
17. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 62.
18. ГАКО, ф. 541, оп. 1, д. 151.

В качестве документальной иллюстрации к изложенным выше материалам приведем фрагменты отчета по изысканиям Усть-Камчатского порта, подготовленного в 1937 г. Усть-Камчатской портово-изыскательской партией, входившей в состав Камчатской комплексной экспедиции Наркомпищепрома СССР. Партия была укомплектована инженерно-техническим персоналом частично в Москве, частично во Владивостоке. К месту работ в Усть-Камчатске она прибыла на пароходе «Якут» 22 июля 1936 г. В районе изысканий партия находилась до 14 декабря 1936 г., после чего на спасательном буксире АКОфлота «Кит» прибыла в Петропавловск. Обработка накопленных материалов производилась на месте, во Владивостоке и Москве.

ОТЧЕТ ПО ИЗЫСКАНИЯМ УСТЬ-КАМЧАТСКОГО ПОРТА

...При выезде из Владивостока партия программы работ не имела и лишь на месте работ, ознакомившись с районом, составила программу и получила ее утверждение от руководства экспедиции. С приездом в Усть-Камчатск начальника портовых работ И. В. Самойлова программа работ была уточнена и дополнена новым районом для производства изысканий. В основном все работы, намеченные программой, партией выполнены.

Из Петропавловска партия выехала на пароходе «Ильич» во Владивосток, куда прибыла 1 января 1937 г.

Работы проводились под руководством и по заданиям начальника портовых изысканий Камчатской комплексной экспедиции Наркомпищепрома инженером Самойловым И. В. Работами на месте руководил начальник партии Баландин Н. А. Инженер партии — Апельцин М. П., техники — Захарченко Н. А., Кубасов В. С., Олин Т. Г. и Лабач Г. Г., инженер-геолог — Андреев Г. А., два буровых мастера — Карпичев Н. Н. и Канцев П. Е. Работы по гидрологии провел инженер-гидролог Тагеев А. М., работы по геологии моря — геологи Ратеев М. А. и Бахусов под руководством Кальянова В. П...

...Погрузо-разгрузочные операции [в Усть-Камчатске] производятся следующим образом: по приходе на рейд пароход вызывает катер, который в случае хорошей погоды, отсутствия прибоя у берега и при возможности прохода через бар реки Камчатки выходит с кунгасами через устье и подает последние к борту парохода. С кунгаса отдают якорь, и курибаны (бригада, подающая концы на кунгас с берега, принимающая кунгас) — принимают кунгас, закрепляя последний у берега четырьмя растяжками (две с носа и две с кормы). На принятый кунгас перекидывают с берега тяжелый трап, через который производится его разгрузка.

Выгруженные товары складываются на берегу моря на 6—8-метровых отметках и порываются брезентом. В дальнейшем, после ухода парохода груз, переносится, главным образом, грузчиками на плечах в склады или поднимается на 12-метровые отметки и складывается в штабеля под брезенты. Как правило, берег работает на один трап, как редкое явление — на два трапа и, при мобилизации населения в исключительных случаях, — на три трапа.

Пассажиры, прибывающие в Усть-Камчатск, при выходе на берег предоставлены сами себе. Никаких пассажирских помещений, хотя бы навеса, в Усть-Камчатске нет. Нередко груз, выгруженный на берег в большом количестве на отметке 6—8 метров, подвергается опасности быть смытым волной от разыгравшегося внезапно шторма или от пришедшей с моря мертвой зыби. В таких случаях катер с кунгасами, если успевает, уходит в реку, если не успевает, то, либо высадив кунгасников на пароход, сам возле него отстает, либо уходит к мысу Крюгера, где мелкие плавсредства имеют укрытие от юго-восточного ветра и зыби (у японского завода фирмы «Ничиро». — *Ред.*). Осенью 1936 г. АКОснабторг установил на морском берегу паровую лебедку и теперь имеет возможность в случае шторма поднять плавсредства на берег.

Население заводов и села Усть-Камчатск при шторме мобилизуется на спасение груза путем переброски его на более высокое место берега.

Весьма часто пароходы большого тоннажа простаивают на рейде по случаю невозможности производства выгрузки с кунгасов на берег из-за

прибоя. Бывали случаи, когда суда грузоподъемностью в 4 000—5 000 тонн простаивали на рейде до месяца и зачастую уходили неразгруженными.

Нередки и такие случаи, когда пришедший на рейд Усть-Камчатска пароход, имея на борту пассажиров для Усть-Камчатска, израсходовав продукты и пресную воду в ожидании возможности производить выгрузку, уходит в Петропавловск для пополнения запасов продовольствия и пресной воды. Приняв продовольствие и воду, пароход снова идет в Усть-Камчатск, не будучи уверенным в возможности выгрузки.

Пополнение запасов пресной воды для питания котлов пароходы с небольшой осадкой производят из струи пресной воды, выносимой рекой Камчаткой, став в этой струе на якорь возможно ближе к устью реки во время отлива. Имеющая иногда место подача пресной воды с берега дает малый эффект, так как подача происходит цистерной, погруженной на кунгас и вмещающей 5—6 тонн воды.

Иногда, при очень тяжелом положении с продовольствием на судах, им с берега сбрасывают продукты, закупоренные в бочки. Такой способ применяется редко и влечет за собой потерю части продуктов, так как некоторые бочки разбиваются в прибойной полосе.

В навигацию 1936 г. за время с июля по декабрь месяц лишь один пароход «Сталинград» был разгружен раньше срока. Все остальные суда, посетившие Усть-Камчатск, имели простой.

Бары и катастрофы в них. На подводной отмели бара реки Камчатка при столкновении вод реки с морской зыбью образуется весьма крутая волна с малой длиной, малым периодом и большим гребнем. При значительном волнении этот участок превращается в бурлящий котел белой пены.

Проход через бар реки Камчатки (местное название «бары») не без основания считается опасным. Ежегодно в барах гибло от 10 до 15 человек, несколько катеров и кунгасов. В 1936 г. по 14 декабря в барах погиб лишь один человек (смыт за борт). Это год считается благополучным. Произошло это после категорического запрещения проходить в барах с грузом и пассажирами. Проход через бар разрешается только команде.

Из крупных судов, заходивших в реку Камчатка, можно назвать парусно-моторную шхуну «Брюханов» — осадка без груза 6 футов, в полном грузу — 12 футов. В годы интервенции в реку заходил японский миноносец с осадкой 12 футов. В 1935 году тральщик, принадлежащий АКО, пытался войти в реку, но, коснувшись дна, повернул назад. (В 1936 г. бары неоднократно проходила шхуна «Разведчик», имевшая осадку 9 футов. — *Ред.*)

Проход через бары считается опасным для судов всех размеров. В навигацию 1936 года в барах погибла шхуна «Краболов» с командой в семь человек и, кроме того, — несколько катеров и кунгасов с людьми.

Катастрофы происходят, главным образом, из-за плохого знания фарватера и малой опытности старшин катеров. Для облегчения заходов местными организациями установлен против устья реки на острове Книповича опознавательный знак в виде столба с треугольным щитом. Створом знак не служит, а поэтому позволяет определить только положение устья. Опытный старшина баржи при бурунах на отмелях долго (иногда до полутора-двух часов) курсирует возле баров, изучает, с какой последовательностью чередуются валы и, посадив катер на гребень наибольшей волны, вместе с ней перекачивается через бар и попадает в устье реки.

Проход через бары всегда был опасным. История Камчатки знает много случаев, имевших трагический конец. Вот что пишет надворный советник Филиппеус А. Ф., занимавшийся снабжением районов в конце прошлого века: «Снабжение Нижне-Камчатска сопряжено с большими трудностями и опасностями: течение реки близ устья реки Камчатки никогда не бывает менее четырех узлов, а после снежной зимы доходит до шести и семи узлов. Устье загорожено баром, и морская прибыль, хотя и несколько спирает течение реки и углубляет фарватер на баре, но спор морской и речной воды почти постоянно производит страшную россыпь, через которую при малейшей морской зыби пройти невозможно. При благоприятных обстоятельствах, на прибылой воде, судно, сидящее не более восьми футов, может войти в реку и подняться до селения, но как для входа, так и для выхода надо терпеливо выжидать стечения обстоятельств, а эти обстоятельства, особенно для парусного судна, иногда заставляют себя ждать по несколько месяцев.

Командир последнего посланного в Нижне-Камчатск со снабжением казенного судна — шхуны “Пурга” — лейтенант Кузнецов не поверил местному казаку-лоцману о невозможности пройти через бар и поплатился собственной жизнью и жизнью вельботной команды. Первые годы контракта я посылал из Петропавловска парусную шхуну, которая входила в реку и употребляла почти все лето на снабжение этого места, но теперь уже более десяти лет я вожу на своем пароходе 10-сильный паровой и три огромных грузовых баркаса. И хотя при Божьей помощи до сих пор все проходило благополучно, но неоднократно случалось, что жизнь людей на баркасах висела на волоске, а между тем я никогда не форсирую, а спокойно на рейде выжидая тихой погоды».

В 1902 году два представителя рыбопромышленности: Прозоров и француз Моно приехали в Усть-Камчатск с целью осмотра места для открытия новых предприятий. Отправившись на паровом катере в реку через устье, они погибли в барах под накрывшей катер волной. В 1883 году командир шхуны «Пурга» с матросом при попытке пройти через бар в реку Камчатка погибли.

Партии удалось собрать данные за последние шесть лет о погибших в барах при заходе в устье реки или при выходе в море. Погибло в барах: в 1931 г. —

10 чел., в 1932 г. — 8 чел., в 1933 г. — 8 чел., в 1934 г. — 5 чел., в 1935 г. — 18 чел. и в 1936 г. — 1 чел. До 1936 года в среднем ежегодно погибало в барах 10 чел.

Очень редки случаи, когда человек, смытый за борт, спасался или спасали его. Как правило, смытого за борт не только не удается спасти, но его сплошь и рядом даже не видят после падения в воду...

Камчатская экспедиция Рябушинского 1908—1909 гг. В комплекс работ экспедиции Рябушинского входило исследование вод Камчатки. Работы по исследованию реки Камчатки были проведены В. Н. Лебедевым в 1908 и 1909 гг. В 1908 г. была обследована река Камчатка от ее истоков до устья, а в 1909 г. — устьевая часть реки Камчатки, река Озерная, озера Нерпичье и Култучное и заливы, лежащие западнее устья реки Камчатки.

Работы В. Н. Лебедева являются и по настоящее время самыми большими, проведенными в этом районе. Его заключения о режиме предустьевых водоемов изложены в специальной монографии. Ценность этих заключений сохранилась и до настоящего времени. Рядом последующих работ положения, выдвинутые В. Н. Лебедевым, проверены, и, в основном, подтверждаются.

Экспедиция портовых изысканий Тихого океана 1912 г. Впервые устьевой участок реки Камчатки и прилегающий к нему район Камчатского залива был обследован для целей портостроения в 1912 г. Изыскательская партия бывшего Управления портовых изысканий отдела портов Министерства торговли и промышленности произвела под руководством инженера путей сообщения Г. Л. Фаермана только промерно-съемочные работы.

Своими работами партия охватила устьевой участок реки Камчатки, реку Озерную и прилегающий район Камчатского залива. На основании этих работ составлен план в масштабе 1:10 000. Никаких гидрологических работ партия не производила. У Лебедева упоминается о неглубоком бурении, произведенном Фаерманом, но этот материал не сохранился.

Экспедиция портовых изысканий на Тихом океане ЦУМОРа НКПС в 1929 г. Правительственная комиссия, посетившая полуостров Камчатка в сентябре 1929 г., выдвинула вопрос о создании порта в районе Усть-Камчатска. Одним из моментов, приведших к такому решению, было то положение (оставшееся и по настоящее время), что за непроизводительные простои судов большого тоннажа уплачивались громадные суммы, как судам Совторгфлота, так и фрахтованным иностранным судам.

Производившиеся в 1912 г. портовые изыскания выдвинули в свое время три варианта устройств, могущих решить портовую проблему.

По первому варианту порт сооружается в устье реки Камчатки, требует больших регулирующих устройств и постоянного черпания на бере.

По второму варианту восточная коса прорезается каналом в самом узком месте с выходом канала в бухту Переволочную. Портовый бассейн создается путем углубления бухты Переволочной.

По третьему варианту портовый бассейн создается в южной протоке реки Озерной и соединяется с Камчатским заливом каналом, прорезающим восточную косу против острова Танехан (ныне Чаячий. — *Ред.*).

Империалистическая война, последующая гражданская и оккупация Камчатки японцами помешали осуществлению этого проекта.

Происшедшее в 1923 г. сильное землетрясение породило сомнение в достаточности данных изысканий 1912 г. вследствие возможных топографических изменений района, нарушения геологического строения и изменения общего гидрологического режима реки Камчатки. На основании указанного в программу Управления портовых изысканий на Тихом океане на 1928/29 гг. были включены повторные изыскания в Усть-Камчатке с целью получения исчерпывающих данных при проектировании.

Изыскания предусматривали:

1. Подробное обследование морских и речных участков в районе указанных выше трех вариантов, как мест возможного выхода реки Камчатки в море.
2. Обследование береговой полосы в топографическом отношении.
3. Геологические изыскания с целью всестороннего изучения строения грунтов и определения их строительной характеристики.

В 1929 г. Управлением портовых изысканий на Тихом океане была снаряжена изыскательская партия, которая выехала из Владивостока 18 мая на пароходе, идущим прямым рейсом в Усть-Камчатск, и прибыла к месту работ 1 мая. Обратное возвращение партии заняло целый месяц...

Камчатская комплексная экспедиция Наркомпищепрома в 1936 г. В целях получения достаточного материала для проектирования портовых сооружений партией произведены геологические, геодезические и гидрологические работы, исходя из двух заданных вариантов возможного расположения порта.

По первому варианту порт располагается в южной протоке реки Озерной от западной оконечности острова Танехан до узкого участка южной протоки с выходом в море каналом через восточную косу.

По второму варианту порт располагается в море у устья реки Мутной и соединяется с рекой Озерной каналом.

Предусматривая возможное смещение расположения портовых устройств, партией заснят и промерен район, лежащий между местом расположения порта по этим двум вариантам...

ГАКО, ф. 541, оп. 1, д. 42, л. 7—9, 23—30, 114—121.

Экономическое обоснование строительства порта в Усть-Камчатске было выполнено в том же 1937 г. начальником обследовательской партии экономистом Г. Н. Зоричем и заместителем начальника Камчатской комплексной экспедиции Наркомпищепрома СССР Ф. Э. Криммером. В реальности морской порт в Усть-Камчатске появился лишь спустя два десяти-

летия — во второй половине 1950-х гг. Приводимые ниже выдержки из этого документа характеризуют условия, в которых работали рыбопромышленные предприятия, размещенные в районе устья реки Камчатки..

...Сооружение порта, обеспечивая спокойную погрузку и выгрузку пассажиров, только в этом одном отношении должно сыграть огромную роль. Таким образом, мы можем заключить, что переплата на погрузо-разгрузочных работах в Усть-Камчатске, даже при скромных количествах грузооборота в 1936 г. — 25 тыс. т, — составила свыше одного миллиона рублей...

...Причины опоздания (начала промысла. — *Ред.*) кроются как в несовершенстве работы самого АКО в целом, так и комбината. Часто бывает так, что к моменту постановки неводов рабсила не завезена, необходимых снастей и такелажа нет, и в это время на рейд прибывают пароходы, отвлекающие рабсилу и ловецкий флот на разгрузку.

...Переходя к описанию способа лова, отметим, что основной способ ловли рыбы комбинатом — пассивный, ставными морскими неводами типа «накануки-ами». Длина крыла невода колеблется, в зависимости от участка, от 550 до 1 700 м, глубина ловушки — от 9 до 18 м, протяженность ее поперек крыла — 105 и ширина 15, и у краев против крыла — расширяется...

Количество железных якорей на невод составляет от 40 до 350 по крылу, в зависимости от длины крыла и положения его относительно волны, вес якорей от 55 до 100 кг каждый. Кроме того, применяются дополнительные якоря — рогожные кули с песком в количестве от 150 до 240 на крыло весом каждый около 70 кг.

На ловушке применяются от 12 до 25 железных якорей и по 54 якоря рогожных весом до двух тонн каждый.

Употребление такого количества якорей вызывается постоянным сильным прибрежным течением и частыми сильными штормами. Тем не менее, часты случаи срыва неводов штормами. В июне, как правило, бывают срывы неводов один-два раза. Одновременно с лососевыми те же ставные неводы служат для лова сельди, причем ячея ловушки и крыла остается без изменения. Это вызывает необходимость более частой круглосуточной переборки ловушки. Уменьшение ячеи в ловушке и крыле повлекло бы увеличение давления на невод со стороны течения, что может вызвать разрыв центрального крыла и оттяжек. Лов рыбы в основном производится днем при постоянном, однако, круглосуточном дежурстве. Круглосуточный лов производится, как правило, в отношении сельди и, как исключение, при слабом ходе лососевых.

Количество переборок достигает в слабый ход рыбы восемнадцати и редко более в сутки. В среднем количество переборок — двенадцать в сутки, в рунный ход много меньше. Как одно из значительнейших усовершенствований в методах лова следует отметить механизированный вылив рыбы из фартука

в кунгас. Невод обслуживается одним становым кунгасом типа «сампай-сен», одним переборочным типа «сампан-сен» и несколькими грузовыми типа «декай-сен». Количество последних находится в зависимости от расстояния между ловушкой и варьируется от одного до трех на каждом неводе.

Каждый из неводов обслуживается прикрепленным к нему катером. Это последнее обстоятельство, помимо ускорения доставки рыбы на пристань, обуславливающего как сохранение сортности сырья, так и более интенсивное использование невода, в условиях Усть-Камчатского комбината имеет еще одно важное значение.

При внезапно возникающих штормах (при отсутствии метеопрогнозов) — единственная возможность высадки людей на берег и ввода ловецких судов в спокойные внутренние воды заключается в быстром прохождении устья реки Камчатки, пока на барах не разыгралась волна. Вводить в устье при таких условиях возможно лишь по одному кунгасу на буксире. Для этого, естественно, необходимо иметь не менее чем по одному катеру на каждый невод.

1936 г. явился первым за последние годы, когда это условие было соблюдено. Результаты не замедлили сказаться. В 1936 г. не было ни одного случая гибели людей и катеров. Из пяти кунгасов, разбитых в 1936 г., разбит только один, относящийся к лову, остальные разбиты при погрузо-разгрузочных операциях.

Кроме указанной возможности захода промысловых судов в устье реки, имеется возможность отставания мелких судов без высадки людей на берег в бухте у мыса Крюгер, примыкающей к японскому заводу № 3, в девятнадцати километрах от центрального невода, закрытой лишь от ветров южных румбов. И в этом случае для достижения этой бухты во время шторма нужно не менее, чем по одному катеру на невод.

Интенсивность работы невода благодаря наличию прикрепленного катера также повысилась, вследствие большой быстроты маневрирования ловецких судов, связанного с этим ускорения ремонта невода, доставки рыбы на берег и, следовательно, возможности увеличения числа переборок и улучшения в целом не только промыслового, но и бытового обслуживания невода (доставка продуктов, отправка в баню и т. д.).

В сторону повышения интенсивности работы невода повлияло, несомненно, и повышение квалификации ловцов. Если проследить даже по тем отрывочным данным, какие нам удалось получить, будет весьма заметна тенденция наблюдавшегося в 1930—1933 гг. ухудшения работы неводов по мере замены японских рабочих советскими и в дальнейшем улучшения по мере освоения нами техники лова.

Два фактора — удовлетворительное обслуживание неводов плавсредствами и создание значительного кадра постоянных ловцов (из 134 ловцов — 85 человек со стажем от трех до шести лет на Усть-Камчатском комбинате),

явились причиной значительного повышения интенсивности работы неводов.

Динамика вылова рыбы на один неводо-день на морских участках Усть-Камчатского комбината:

Годы	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Число неводов	4	4	6	5	5	5
Улов на невод, тыс. ц	5,9	3,2	1,7	2,4	3,7	4,8
Число неводо-дней	283	232	296	278	192	209
В среднем на невод	71	55	66	55	38	42
Улов на неводо-день, ц	84	58	25	36	97	115

1931 г. явился последним годом завоза японских рабочих, если не считать 27 чел., завезенных на 1932 г.

При рассмотрении этой таблицы нельзя, конечно, не принимать во внимание ухудшение хода рыбы, начавшегося с 1932 г. и повлиявшего на уменьшение улова на один невод, и начавшегося в 1935 г. улучшения. Все же резко возрастающая диспропорция улова на один неводо-день и абсолютный его размер говорит о значительном увеличении интенсивности использования невода.

Обращает на себя внимание чрезвычайно низкое количество неводо-дней (в последние годы около сорока на невод) при специфичной для Усть-Камчатка длительности путины: от начала хода чавычи до конца хода кижуча — 100 дней. Все же, несмотря на достигнутые успехи, интенсивность нашего лова значительно отстает от соседей — японцев, в особенности в отношении длительности срока лова (числа неводо-дней).

Для сравнения приводим данные по четырем участкам завода № 2 Ничиро, расположенных в непосредственной близости с приведенными нами советскими участками вперемешку с ними:

Годы	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Число неводов	4	4	4	4	4	4
Улов на невод в тыс. ц	12,9	9,1	5,1	7,0	8,7	—
Число неводо-дней	379	336	333	409	414	—
В среднем на один неводо-день	95	84	83	102	103	—
Улов на неводо-день в ц	136	108	61	68	84	—

Все сказанное выше относится к пассивному морскому лову, в основном лососевых, затем трески и сельди...

...У японцев на соседних участках время фактической работы невода составляет в среднем 80—100 дней, в частности в 1934 г. — 102, в 1935 г. — 103, то есть больше чем вдвое по сравнению с нашими неводами... (фактически от 42 до 61 дней. — *Ред.*). А ведь японцы — чистые сезонники, приезжающие к началу путины и уезжающие в конце нее...

Из обзора грузооборота видно, что проектируемый в Усть-Камчатске порт вследствие своей относительной удаленности от источников рыбы-сырца

и рыбообрабатывающих предприятий, не является рыбным портом в тесном смысле этого слова. Рыба-сырец в него не поступает и не обрабатывается. Однако это ни в коей мере не умаляет значения этого порта для рыбной промышленности Камчатки.

Устраняя риск для жизни пассажиров и необходимость их акробатической ловкости при посадке и высадке на пароход, порт обеспечивает спокойную посадку и высадку и надежную, регулярную связь населения долины реки Камчатки с материком. Одновременно он обеспечивает и регулярное товарное снабжение этого населения. Тем самым разрешается одна из важнейших задач заселения долины реки Камчатки с целью создания постоянных кадров собственного населения, могущего путем отходничества обслужить в сезонное время рыбную промышленность.

Это же население, используя естественные производительные силы долины реки Камчатки, создает там достаточно мощное товарное сельское хозяйство, которое явится собственной продовольственной базой полуострова Камчатки и покончит с завозом на Камчатку основных продовольственных товаров.

Задачей проектируемого порта явится, следовательно, и обеспечение вывоза продовольственной продукции из долины реки Камчатки в другие пункты камчатского побережья. Это также не останется без положительного влияния на развитие камчатской рыбной промышленности...

ГАКО, ф. 541, оп. 1, д. 72, л. 7—8, 38—41, 128—129.

К самому началу Великой Отечественной войны относится проект морской плотки, составленный в 1941 г. Камчатской комплексной лесной экспедицией института Гипрорыба. Применение этого нового способа снабжения предприятий лесом в отсутствие других путей сообщения с началом войны приобретало стратегическое значение. Вскоре была освоена не просто доставка леса из Усть-Камчатска в Петропавловск вдоль восточного побережья полуострова, но и его перевозка на западный берег. К концу войны лес в «сигарах» поступал на Камчатку и с Сахалина. Начиналось же это так...

ПРОЕКТ МОРСКОЙ СПЛОТКИ В УСТЬ-КАМЧАТСКЕ

...Отсутствие морского порта в Усть-Камчатске исключает возможность погрузки леса с каких-либо причалов. Перевозка леса в трюмах пароходов из Усть-Камчатска практически трудноосуществима. Для этого необходимо пиломатериал перевозить с реки к пароходам на кунгасах, а круглый лес небольшими частями по 30—50 кубических метров выводить к пароходам на буксире катеров... Небольшое волнение в два-три балла уже исключает возможность такой перевалки...

Вследствие этих обстоятельств лес долины реки Камчатки по существу из года в год не вывозился. Создалось положение, при котором развитие лесного хозяйства стало на путь удовлетворения только нужд Ключевского лесокombината, что в значительной степени предопределило даже систему рубок. Сплошная рубка не практиковалась, между тем она с точки зрения механизации трудоемких процессов является более рациональной.

...Было решено произвести соответствующие топографические и гидрологические работы в районе Усть-Камчатки с тем, чтобы на основе материалов изысканий составить проект рейда морской сплотки в Усть-Камчатске.

Одновременно с изыскательскими работами в июле — августе 1941 г., во исполнение распоряжений заместителя наркома рыбной промышленности СССР т. Николаева Камчатская комплексная экспедиция Гипрорыбы выделила старшего инженера — начальника водной группы Г. А. Жукова для практического технического руководства в деле организации морской сплотки.

...Необходимо указать на то, что идея организации морской сплотки леса в Усть-Камчатске зародилась еще несколько лет тому назад. Инициатором ее был бывший капитан, сотрудник Усть-Камчатской базы АКОтехснаба Милютин А. И.

(Первая «сигара» объемом 685 куб. м была собрана в июле 1937 г. При пятибалльном волнении и зыби за двое с половиной суток она доставлена буксиром «Кит» в Петропавловск без потерь. Второй плот объемом 658 куб. м также был собран в июле 1937 г. 29 октября 1937 г. он двинулся в путь, был застигнут восьмibalльным штормом и рассыпался у мыса Крюгера. Третий плот объемом 675 куб. м был готов в июне 1938 г. В сентябре 1938 г. он потерпел аварию по пути в Корф. Еще две сигары были сплочены в июле и августе 1938 г. Оба не буксировались и были разобраны в сентябре 1939 г. — *Ред.*).

Формировались плоты в сигары в колыбелях. Крепление сигар заключалось в прокладке центрального лежня с усами и установке поперечных обвязок.

В общем при всей неудовлетворительности результатов внедрения морской сплотки в Усть-Камчатске, опыт прошлых лет имел большое значение, заключавшееся в доказательствах принципиальной возможности перевозки леса (пиломатериала) в морских плотях-сигарах.

Причины неудачи кроются в организационных и технических недостатках при проведении этого чрезвычайно важного для АКО мероприятия. Какая-либо техническая документация, характеризующая организацию дела морской сплотки, отсутствует. Но анализ имеющейся переписки и устный опрос лиц, участвовавших в этом деле, дает возможность вывести следующие основные причины неудач:

1. Управление АКО не уделяло всему делу надлежащего внимания. Работники морской сплотки были предоставлены сами себе. Такелаж был старый, некомплектный и собирался путем случайного подбора в складах.

2. Конструктивно сигары имели большие недостатки, заключающиеся в отсутствии торцевых щитов и продольной шлаговки (бортовые, верхний и нижний лежень), закрепляемой также за торцевые щиты. Выдержать шторм силой 7—8 баллов эти плоты не могли.

3. Буксировка плотов сигар производилась, как правило, в осенние месяцы: сентябрь, октябрь, то есть в то время, когда по техническим условиям волново-го режима они буксироваться не должны.

Летом 1941 г. работы по морсплотке возобновились. (Были подготовлены шесть сигар объемом от 402 до 954 куб. м. Две из пяти сигар, составленных из круглого леса, отправились в июле и августе, три — в сентябре. Буксировка проводилась в основном при волнении 5—6 баллов. Но самая большая сигара объемом 954 куб. м попала в девятибалльный шторм по пути в Корф и благополучно выдержала это испытание. Плоты с лесом буксировали траулеры АКО «Топорок» и «Восток». Шестая сигара из пиломатериала осталась зимовать в Усть-Камчатске из-за отсутствия буксира. — *Ред.*).

Результаты следует признать вполне удовлетворительными.

В целях предохранения от выпирания бревен в концах плота у большой сигары были поставлены торцевые щиты. По бортам плота сверху и снизу, а также посредине сигары (по нейтральной оси) были проложены продольные лежки. Верхний лежень прокладывался с устройством трех шлагов по длине сигары. Все концы лежней прикреплялись к торцевым щитам и скреплялись взаимно друг с другом. Кроме этого, кормовая часть сигары и середина ее шлаговалась специальным буксирным тросом, который своим концом подавался на гак пароходов. Плот-сигара новой конструкции формировалась в специальном связанном поддоне при помощи шестибревенных бонов. (Эту сигару успешно отбуксировал траулер «Восток» под руководством капитана Ленского, но из-за шторма в Петропавловск ее завести не удалось, пришлось оставить в бухте Моржовой. — *Ред.*).

Наилучшая конструкция — рассмотренные выше сигары. «Эта конструкция являлась переносом опыта последних достижений сплавной техники в СССР — практически опробована в штормовых условиях Тихого океана и блестяще выдержала испытание при девятибалльном волнении».

Предстоящие объемы морской сплотки в Усть-Камчатске настоятельно требуют строительства специального рейда морской сплотки с механизацией трудоемких работ по погрузке круглого леса в морские плоты-сигары...

Сам рейд сплотки примыкает непосредственно к пристани АКОтехснаба, расположенной на реке Озерной...

ГАКО, ф. 541, оп. 1, д. 162, л. 1—2.

ИСТОРИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ДОКУМЕНТАХ

Эта рубрика включает ряд документов, подготовленных в период 1934—1987 гг., характеризующих состояние и перспективы развития камчатской рыбной промышленности в различные годы ее деятельности.

Первый материал представляет собой выдержки из обзорной работы, составленной специалистами Акционерного Камчатского общества в 1934 г. В нем кратко обрисована история рыбопромышленного освоения полуострова с конца 1890-х и показаны основные проблемы, с которыми государственная промышленность столкнулась в начале 1930-х гг. Здесь же обрисованы перспективы дальнейшего роста рыбной индустрии, в том числе и такие, как создание плавучих рыбоконсервных заводов, которые на деле появились на полуострове лишь в начале 1980-х гг.

КРАТКИЙ ОЧЕРК РАЗВИТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА КАМЧАТКЕ

В силу территориальной оторванности от центральной части России, отсутствия путей сообщения и общей политики царского правительства, чрезвычайно мало способствовавшей развитию производительных сил страны, рыболовство на Камчатке начинает развиваться сравнительно поздно. До конца прошлого (девятнадцатого. — *Ред.*) столетия рыба для промышленных целей совсем не вылавливалась, и добыча была ограничена потребностями местного населения.

В конце 90-х годов прошлого века на Камчатке впервые появляются русские рыбопромышленники, однако слабость и неорганизованность русского капитала заставила последних пойти по линии подчинения японскому капиталу.

Первые японские рыбопромышленники появляются в охотско-камчатских водах в 60-х годах прошлого века, однако только после 1875 г., после окончательного присоединения Сахалина к России, японцы начинают в более широких размерах переходить к промышленной эксплуатации богатств края, и при отсутствии должного государственного [регулирования] переходят на положение почти безраздельных и бесконтрольных хозяев.

Это положение особенно укрепляется после 1905 г., когда по Портсмутскому договору права японцев были закреплены юридическим актом. Впоследствии в 1907 г. была заключена между Россией и Японией рыболовная конвенция сроком на двенадцать лет, по которой все территориальные воды

Дальнего Востока были разбиты на конвенционные и неконвенционные (закрытые бухты и реки), причем доступ в последние для японцев был закрыт. В конвенционных водах, хотя японцы имели одинаковые права с русскими, однако очутились на положении фактических хозяев, так как русские промышленники не могли противопоставить [им] ни достаточной мощности, ни организации и полностью попали в зависимость от японцев, получая от них и кредит, и рабсилу, и материалы, и полностью заимствовали у японцев также технику добычи и обработки.

За период с 1908 по 1917 гг. японские рыбопромышленники увеличили добычу почти в пять раз, количество арендуемых участков — в два раза и т. д.

Хотя на период 1908—1917 гг. также падает наибольшее развитие русского рыбопромышленного капитала, однако последний не мог пойти по линии здорового развития и при отсутствии рыбнадзора или при прямом его попустительстве пошел по линии хищничества, эксплуатации местного населения и т. д.

Развитие консервной промышленности падает на послеконвенционный период. Правда, первый консервный завод был выстроен в 90-х годах прошлого века, однако по условиям сырьевой базы был перенесен в устье р. Камчатки, где вскоре прекратил свое существование.

Только за период 1910—1912 гг. было выстроено двенадцать русских и японских рыбконсервных заводов, преимущественно в районах лова красной (нерки. — *Ред.*). Эти заводы отличались примитивностью оборудования, и в последующие годы происходит реконструкция и дооборудование заводов, которые производятся силами английских специалистов и английскими машинами. Этому предшествовало специальное соглашение японских рыбопромышленников с Англией о продаже консервов на лондонский рынок на льготных условиях.

Война 1914—1918 гг., пожалуй, даже оказала благоприятное влияние на развитие камчатского рыболовства в силу возросшего требования на рыбу со стороны военного ведомства. За период с 1908 по 1917 гг. добыча рыбы увеличилась почти в семь с половиной раз. С гражданской войной и интервенцией начался самый тяжелый период для камчатской рыбной промышленности. Роль русских рыбопромышленников в силу развала транспорта и финансов почти сходит на нет, и японцы очутились безраздельными хозяевами.

Срок действия конвенции истек в 1919 г. По соглашению с Колчаком срок действия конвенции был продлен на неопределенное время. Но японский империализм этим не ограничился: в 1921 г. [Япония] объявляет свободный лов в русских дальневосточных водах, признавая такое положение «справедливым». Естественно, это слишком тяжело отразилось на рыбном хозяйстве и на естественных запасах рыб, так как не было предела хищнической эксплуатации японцами.

Такое положение продолжалось до советизации края, и постановление СНК от 2/III-23 г. кладет начало государственного надзора. Этот декрет предоставляет право японцам производства промысла у наших берегов в духе конвенции 1907 г., налагая на промышленников определенные обязательства и ответственность и кладя конец методам хищнической эксплуатации.

После советизации края государственная рыбная промышленность в силу особых политических условий на Дальнем Востоке не могла развиваться за счет национализации предприятий частного сектора, то есть была поставлена в самом начале своего развития в условия, значительно более тяжелые, чем в других рыбопромышленных районах страны. Это положение усугублялось еще отдаленностью от внутренних рынков сбыта, дороговизной и недостатком отечественной рабсилы, недостатком оборотных средств и т. д.

Все промтовары, промснаряжение и продовольствие завозится из Японии и частично из САСШ (Северо-Американских Соединенных Штатов. — *Ред.*), японская рабочая сила преобладала, японский транспорт, упромышенная рыба в большинстве сдавалась на японские рыбоконсервные заводы.

Первая государственная рыбохозяйственная организация, созданная на Дальнем Востоке, — Дальгосрыбпром, организованная в 1923 г., распространить своей деятельности на Камчатку не смогла. В 1924 г. организовано государственно-кооперативное Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество (ОКАРО), учредителями которого явились Дальгосрыбпром, Дальгосторг, Центросоюз и смешанное акционерное общество Дальморепродукт с привлечением частного капитала, учредителями которого явились Дальморепродукт и фирма Люри.

Деятельность Дальморепродукта продолжалась два года — 1924 и 1925. В 1925 г. по причине большого недохода общество потерпело крах и было ликвидировано, имущество было передано вновь организованному Дальгосрыбтресту, который уже является чисто государственной организацией.

На ОКАРО была возложена задача не только по развитию рыбного и зверобойного промысла, но и общее развитие хозяйства края и, в частности, снабжения местного населения. Кроме того, в первый год своей деятельности ОКАРО занималось скупом пушнины в порядке комиссионной деятельности.

В 1924 г. ОКАРО получило в аренду двенадцать речных и шесть морских участков (Усть-Камчатск, Большерецк и Охотск). Объектом промысла были исключительно лососевые, кроме того, в Приморье ОКАРО вело операции по сельди, крабу, трепангу.

Дальгосрыбтрест в начале своей деятельности в 1926 г. ограничился районами Приморья, Сахалина и Амура и, отчасти, охотского побережья (одиннадцать участков в Кихчик-Кольском районе, переданные в субаренду Люри).

В конце 1926 г. ОКАРО и Дальгосрыбтрест слились в единую государственную организацию — Дальгосрыбтрест, которая и явилась в сезоне 1927 г.

единой государственной организацией с имуществом в общей оценке 2,5 мил. рублей. Однако территория деятельности Дальгосрыбтреста была слишком велика, охватывая весь Дальний Восток, поэтому с 1928 г. создано и работает Акционерное Камчатское общество (АКО), принявшее от Дальгосрыбтреста Усть-Камчатский рыбоконсервный завод № 1 и жестянобаночную фабрику во Владивостоке. Деятельность АКО была ограничена только Камчаткой, причем на АКО были возложены задачи всемерного и всестороннего развития всего хозяйства Камчатки.

Однако основной деятельностью АКО за все время существования является рыбная промышленность. Развитие рыбопромышленной деятельности АКО за годы первой пятилетки характеризуется следующими цифрами:

Год	1928	1929	1930	1931	1932
Добыча сырца, тыс. ц	100,0	212,0	522,3	483,0	613,0
Добыча и скуп, тыс. ц	229,7	267,0	627,8	603,0	801,9
Участков	24	25	60	69	96
Заводов	3	4	7	8	8

Значительное расширение получает рыбопромышленность АКО в 1933 г. с передачей рыбопромысловых угодий частного сектора: количество участков увеличилось с 94 до 190, заводов — с 8 до 16, линий — с 29 до 50 и т. д.

Задача второй пятилетки по рыбной промышленности АКО сводится в основном к качественному закреплению достигнутых результатов в части качества рыбопродукции, переходов на активные методы лова, механизацию производственных процессов, снижению себестоимости.

После советизации Камчатки начинают разворачивать рыбопромышленную деятельность кооперативные организации, сначала Центросоюз, затем Всекопромрыбасоюз. Эти организации в основном проводили ту же работу, что и государственные организации, занимаясь ловом и скупом рыбы, но никакой «кооперативной» работы среди местного населения не вели. Первые кооперативные артели создаются в 1925 г., и в 1928 г. начинается процесс объединения их интегральной кооперацией. В настоящее время интегральная кооперация представляет значительную величину. Кооперация только в незначительном количестве занимается обработкой выловленного сырца, сдавая последний госпромышленности.

В последние годы почти все неконвенционные участки принадлежат кооперации. Задачей сегодняшнего дня является выход кооперации из закрытых бухт и рек в открытое море, что в отдельных местах уже имеет успех.

Особое место в системе советского хозяйства имеет рыбопромышленный капитал. В период до советизации уловы его продолжают возрастать. В 1932 г. фирма Люри имеет 52 морских и три речных участка. В 1933 г. в основном рыбопромысловые угодья частного сектора передаются АКО, за частным сектором остается незначительное количество угодий.

Японская промышленность в камчатских водах еще имеет слишком большой удельный вес. По данным Дальрыбы, добыча японского сектора в 1932 г. составляет 1 133 тыс. ц, что составляет 56 % общего улова конвенционных вод. Правда, это не исчерпывает добычи японцев в наших водах. В последние годы они довольно интенсивно развивают активный лов. Действительные цифры добычи японцев в открытом море у берегов Камчатки нам не известны, но, предположительно, сводятся к довольно внушительным цифрам.

Взаимоотношения с японцами регулируются специальной конвенцией, подписанной в 1928 г. сроком на восемь лет. В соответствии с конвенцией, доля госсектора не должна превышать 20 % от общих уловов в конвенционных водах. Особым соглашением в 1932 г. доля госсектора повышена до 37 %.

Процесс объединения японских рыбопромышленников, работающих в камчатских водах, начался давно. В 1908 г. создан союз «Рорио Суйсан Кумий». Важнейшее место среди японских промышленников занимает акционерное общество «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», существующее с 1914 г. Оно особенно усиливается в 1921 г. за счет поглощения других, более слабых организаций. В 1924 г. «Ничиро» объединилось с другой конкурирующей организацией — «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша» в единый синдикат под фирмой «Ничиро».

Развитие производительных сил Камчатского края пойдет по линии всестороннего развития сельского хозяйства, животноводства, горной промышленности и т. д., однако еще во второй пятилетке рыбная промышленность на Камчатке является ведущей отраслью промышленности, на базе которой развиваются другие отрасли хозяйства.

Осуществляя совместное владение рыбными богатствами Камчатки, государственная рыбная промышленность находится в чрезвычайно сложных условиях, как внешнеполитических взаимоотношений, так и в части самой организации хозяйства. Это положение ставит промышленность перед необходимостью не только всемерно развивать технику добычи и обработки, но и развивать их так, чтобы не остаться позади японских рыбопромышленников.

В силу исторически сложившихся взаимоотношений на мировом рынке, камчатская рыбная промышленность является «валютным цехом страны», давая основную массу своей продукции на экспорт. Японский и китайский рынки поглощают в основном малоценную и нерентабельную соленую рыбу — лососи сухих посолов «кайрио» и «бара». На лондонском рынке реализуются все баночные консервы. В последнее время камчатские лососевые консервы находят себе сбыт и на других европейских рынках...

Заводы [АКО] в силу целого ряда причин не дают того количества продукции, которое могли бы дать по своим техническим возможностям... Если 1928 г. примем за 100 %, то следующие годы дают такие показатели

выработки на одну линию: 1929 — 92,7 %, 1930 — 156,2 %, 1931 — 144,8 %, 1932 — 135,4 %, 1933 — 55,2 %, 1934 — 73,9 %.

Если принять нормальную продолжительность работы заводов в сорок дней при восьмичасовом рабочем дне, производительность наших заводов составила бы около 1,5 мил. ящиков. Несоответствие производственной мощности и фактической производительности слишком велико, чтобы его можно было объяснить причинами чисто технического порядка. Причин здесь целый ряд, и разделить их можно на следующие группы:

- техническое состояния консервных заводов;
- сроки хода и лова рыбы;
- вопросы тары, топлива и рабсилы.

Все эти отдельные вопросы нуждаются в особом анализе, кроме, может быть, причин последнего порядка, вытекающих в основном из организации хозяйства...

Консервные заводы оборудованы импортными машинами, которые соответствовали последним достижениям техники. Строительство в основном закончено в 1930 г., и к этому году в основном иссякли запчасти, производство которых отечественной промышленностью еще не налажено, а импорт запчастей был прекращен. Более того, в силу ежегодного недоснабжения дефицитными материалами заводы зачастую не получали даже текущего ремонта. Кроме этого, первые годы работы консервные заводы имели технических руководителей американских специалистов-инженеров, непосредственно руководивших механизмами. С уходом американских специалистов заводы остались без руководящего технического персонала. Достаточно отметить, что последние два года ни на одном заводе нет инженера, средний технический персонал не всегда соответствует своему назначению, кадр рабочих меняется почти ежегодно, и учатся [они] уже в самом процессе производства, к тому же слишком непродолжительном.

Для характеристики состояния наших заводов приведем выдержки из доклада комиссии по обследованию рыбоконсервных заводов АКО в сезон 1933 г. «Нужно отметить, что по обеспеченности механизмами мы стоим значительно выше японцев и русского частника и даже имеем значительный резерв к этим механизмам. Так, на 36 рыбных и крабовых линий, которые мы имели к началу 1932 г., у нас было 43 набивочных станка, 39 предварительных закатоков, 40 окончательных закатоков и много другого консервного оборудования, которое не используется уже в течение ряда лет. Вообще механизмами на линиях мы располагаем не только полностью, но и со значительными резервами».

«Складское хозяйство наших рынков представляет формальным образом свалку запасных частей и материалов механического оборудования, что подтверждается тем, что ни один завскладом не мог сказать, что у него есть

и в каком количестве, и где находится. Это резко подчеркивает безграмотность наших складских работников по обеспечению нормальной работы заводов. До сих пор склады не имеют точных инвентарных ведомостей, не знают остатков и наличия материалов, и работают лишь по памяти отдельных работников, которым разрешен вход на склад. Эти работники припоминают примерно место и кучку, где искать нужную деталь или материал, затрачивая на розыски часы, задерживая тем самым порой весьма срочную работу, и часто, не найдя необходимой вещи, приступают к изготовлению новой, в то время, как на складе есть запас, который обнаруживается значительно позже, или же работают без отдельной детали».

Приведенные выписки достаточно характеризуют состояние учета в промышленности вообще и в частности по консервным заводам. Безусловно, при таком положении нормальная работа немыслима. Немыслимо также правильное снабжение промышленности. Хотя цитируемые материалы относятся к 1932 г., но вряд ли за последние два года произошли существенные изменения. Безграмотность работников, безответственность в значительной мере способствуют тому, что заводы простаивают в горячие дни рунного хода, имея технические недостатки, которые могли бы быть сравнительно легко устранены до начала работы завода...

Несомненен один вывод: промышленность до сих пор не имеет точных подсчетов своих действительных ресурсов...

Консервные заводы АКО по качеству и состоянию оборудования можно разбить на две группы: 1) заводы, выстроенные АКО и 2) принятые от частного сектора. Первая группа является прекрасно оборудованными предприятиями, в то время как заводы второй группы часто не оборудованы полностью достаточным комплектом станков, совершенно не имеют запасных частей, складского хозяйства. Даже сами строения подчас не соответствуют своему назначению.

Для характеристики можно привести следующие документы, характеризующие состояние отдельных заводов: «В устье р. Камчатки на левом берегу ее находится красавец-завод, построенный в 1927 г., мощностью на восемь линий. Завод имеет прекрасные складские здания, механизированную подачу с реки рыбы посредством эстакады, по которой проходит транспортер. Имеется много жилых строений-бараков, и довольно неплохих. Кроме этого завода в устье реки, на правом берегу ее по берегу так называемой Цуцумской протоки расположился точная копия первого — завод № 2 с такой же мощностью, с таким же техническим оборудованием, с наличием одинаковых с первым заводом складских и жилищных строений». (Доклад комиссии Крайкома, 1933 г.).

«Крутогоровский рыбоконсервный завод № 8 построен и сдан в эксплуатацию в 1931 г. фирмой “Рубинштейн” на две линии: 1/2 и 1/1 плоская

(выпускающие полуфунтовые и плоские фунтовые банки. — *Ред.*). В начале этого же года передан Дальрыбoproдукту и в этом же году АКО. В 1931 г. обработку сырца производили ручным способом, и только резка голов производилась дисковой пилой по дереву. В 1932 г. установлен “железный китаец” (станок для разделки рыбы. — *Ред.*), который не мог обслуживать две линии.

Основной сырец, идущий на консервы, — горбуша, которого на один ящик консервов идет 36 шт., а “железный китаец” при 55 оборотах давал за одну смену в среднем 45 шт. в минуту. Набивочный станок при 1/1 линии при 75 оборотах в минуту дает 75 банок, что кругло составляет 1,5 ящика, на которые требуется 54 шт., то есть только для однофунтовой линии “железный китаец” недодавал 9 шт., 1/2-фунтовую линию не обеспечивал совершенно.

Разрешение вопроса может пойти по линии установки в помощь китайцу ручного способа обработки, хотя это и не является рентабельным ввиду большой потери мяса у головы, или введения второй смены завода на “железном китайце”, и таким образом довести пропускную способность до 60 шт. в среднем за день» (доклад Крутогоровского комбината о путине 1933 г.).

Приведенная характеристика по Крутогоровскому заводу не является самой худшей среди других заводов. Достаточно указать на такие заводы как Южноозерновский, который в 1933 г. представлял из себя «летнее каркасное здание без крыши, пола, окон. Станки в одну линию, без “железного китайца”. Разделка рыбы вручную» (доклад управляющего комбинатом за 1933 г.).

Приведенная выше характеристика состояния запасных частей и запасного оборудования на заводах АКО показывает, что в общем итоге, наряду с громаднейшими недостатками в отдельных цехах и отдельных заводах, промышленность в общем обладает еще значительными ресурсами, позволяющими если не вполне, то частично привести консервные линии в порядок, в работоспособное состояние...

Камчатская рыбная промышленность начала развиваться за счет добычи лососей, которые и до настоящего времени при некотором уменьшении удельного веса продолжают абсолютно возрастать. Достаточно отметить, что более половины всех лососей, добываемых в СССР, дает Камчатка (советский сектор). Удельный вес лососей по госпромышленности (АКО) характеризуется следующими показателями:

Годы	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Всего, ц	229,7	267,1	627,8	581,1	801,4	538,7
в т. ч. лосось	199,4	189,7	447,9	355,4	587,6	365,1
Удельный вес, %	86,8	71,0	71,3	61,2	73,3	67,8

Таким образом видно, что ближайшие перспективы промышленности будут строиться именно на добыче лососей. И хотя развитие промысла морских рыб (треска и сельдь) должно резко возрастать, основной проблемой в промышленности будет добыча и обработка лососей...

Промышленность западного и восточного побережий имеет довольно резко выраженные особенности в ходе рыбы, естественно-географических условиях, размещении консервной промышленности и т. д... В общем вылове лососей горбуша занимает значительное место:

Год	1931	1932	1933	1934
Всего лососей, тыс. ц	355,4	587,6	365,1	673,9
В том числе горбуши	114,7	420,5	207,7	466,7
Удельный вес, %	40,7	71,5	56,9	69,2

Особенностью горбуши являются резкие колебания уловов в четные и нечетные годы, причем, если низкие уловы на западном берегу падают на нечетные годы, то по восточному берегу наблюдается обратное явление. Здесь необходимо оговориться, что если колебания между четными и нечетными годами по западному побережью являются бесспорным явлением, то этого нельзя сказать о восточном побережье, по которому мнения специалистов расходятся. Ход рыбы также имеет свои особенности, начинаясь значительно раньше на восточном побережье.

Наконец рельеф берега, имеющий громадное значение, особенно в условиях Охотского моря, имеет отличительные особенности на побережьях: западный берег ровный, без извилин, бухты и гавани совершенно отсутствуют. Восточный берег изрезан естественными бухтами, удобными для захода судов...

Необходимо отметить имеющие особо важное значение «взаимоотношения» с иностранными рыбопромышленниками. Богатства промысла красной привлекают внимание японцев, как в свое время Усть-Камчатский комбинат. Обладая сильным флотом, японцы положительно закрывают сплошной стеной сетей проход красной в реку. По свидетельству работников комбината, подтвержденному научными наблюдениями КОТИРХа, в 1933 г. около 60 % красной, попадавшей в невода АКО, были со следами от сетей японцев.

Такое положение само диктует дальнейшее направление в рыбопромысловой деятельности, а именно — выход на активный лов наряду с японцами, дабы в будущем не очутиться в прямой зависимости от последних, и об этом настойчиво говорят как работники промышленности, так и наши партийные и научно-исследовательские организации...

Сырье. ...Обзор сырьевой базы промышленности разрешает сделать следующие выводы. Рыбная промышленность Камчатки имеет очень богатую сырьевую базу по лососям, причем правильное использование природных богатств упирается в ряд моментов:

1. Сезонность производства, ограниченная слишком коротким ходом при отсутствии холодильного хозяйства и пассивных методах лова.

2. Резко выраженные колебания хода горбуши в четные и нечетные годы: более обильный ход на западном побережье падает на четные. Эти колебания

наименее резко выражены в Кихчикском и Пымтинском комбинатах, постепенно на север и юг увеличиваясь, давая в Озерной в нечетные годы очень незначительные уловы. По восточному берегу большие уловы падают на нечетные годы, хотя и не всегда эту закономерность можно подтвердить цифровыми данными.

3. Сырьевая база Усть-Камчатского рыбокомбината, являющегося в 1928—1930 гг. основной базой по красной, подорвана и не обеспечивает нагрузки имеющегося оборудования консервных заводов.

4. Сырьевая база восточного побережья в целом (за исключением Усть-Камчатска) по сравнению с западным берегом менее изучена.

5. Соображения чисто экономической рентабельности ориентируют промышленность на использование на консервы всех лососей, кроме кеты, которая идет на изготовление более высококачественных рыбопродуктов.

Однако опыт 1934 и 1935 гг. показывает, что очевидно растет спрос на консервы из кеты. Это положение заставляет нас иметь в виду также ресурсы кеты-сырца...

Тара. До сих пор промышленность снабжалась тарой из Владивостока, где находилась жестянобаночная фабрика. Тара всегда была «узким местом» в работе промышленности. Кроме затруднений с жестью и лесом, в силу которых тара несвоевременно поспевала к началу работы заводов, плохая работа транспорта еще ухудшила это положение, доставляя тару зачастую с большими запозданиями или даже после окончания сезона. В силу этого все заводы Камчатки по существу имели одинаковые шансы на своевременное и полное снабжение тарой, кроме, конечно, таких, как Олюторский и Анадырский, куда пароходные рейсы совершаются сравнительно редко.

В 1934 г. при организации каботажного плавания промышленность получила возможность регулировать запасы тары и материалов между отдельными комбинатами. С перенесением в Петропавловск жестянобаночной фабрики, транспортно-складской базы и других предприятий и при наличии собственных судов для каботажного плавания преимущества останутся за заводами по степени отдаленности от Петропавловска.

Перенос баночной фабрики на Камчатку уже является громадным достижением, так как облегчается транспортировка, сама фабрика приближается к заводам...

Рабочая сила. Особенностью промышленности на Камчатке является отсутствие на месте рынка рабочей силы. Местное население слишком незначительное, чтобы смогло выделить какие-либо кадры для промышленности. Вся рабочая сила завозится с материка на сезон, и только в последние годы проводятся мероприятия по закреплению квалифицированных кадров на несколько лет. В дальнейшем задачи будут сводиться к мероприятиям по оседанию рабочей силы на Камчатке возле промышленных предприятий,

и географическое расположение последних в основном будет предопределять место оседания промышленных рабочих.

Таким образом, из всех рассмотренных факторов основным определяющим является наличие местного сырья, все же остальные имеют второстепенное значение, влияя только при наличии одинаковых условий сырьевой базы.

Плавучие рыбоконсервные заводы. С вопросом активизации нашего добывающего промысла тесно связан вопрос организации плавучих консервных заводов. В самом деле, плавучий консервный завод уже предполагает организацию активного лова и не связанный с береговыми заводами может переноситься в зависимости от условий хода рыбы. «Горький» опыт усть-камчатских заводов, которые потеряли возможность полного снабжения сырьем, и в силу этого ценнейшее их оборудование законсервировано, заставляет нас чрезвычайно осторожно подходить к выбору места постройки новых заводов без риска, чтобы снова через определенный срок заводы не остались без сырья.

С этой точки зрения плавучие рыбоконсервные заводы являются наиболее приемлемой формой организации рыбопромышленного предприятия в условиях существующей рыболовной конвенции с Японией.

Кроме условий, вытекающих из сырьевой базы, работа береговых консервных заводов связана рядом других моментов, как-то: организация транспорта рыбы с неводов на берег, что в условиях Камчатки упирается в организацию пристаней, зависимость от погоды, хранения сырца и т. д.

Японские промышленники в камчатских водах имеют довольно внушительный флот и серьезное техническое оснащение.

В условиях Дальнего Востока вопрос активного лова перерастает в конце концов в политический вопрос, и неосновательны опасения, что камчатская государственная рыбная промышленность при дальнейшем развитии японского активного рыболовства может очутиться в зависимости от последнего. Так, опыт последних лет в Камчатском заливе, когда японский активный флот встречал рыбу перед устьем реки в нейтральной зоне, что, безусловно, имело отражение на балансе сырья Усть-Камчатского комбината, опыт южной части западного побережья, когда японцы сплошной стеной загораживали подходы красной (свидетельство Озерновского рыбокомбината и КОТИРХа) в достаточной степени подтверждает эти пояснения.

В настоящей работе мы, конечно, не можем так или иначе затрагивать вопросы, связанные с взаимоотношениями с японскими рыбопромышленниками. Активизация лова может рассматриваться только как экономическая или техническая проблема в связи с перспективами развития промышленности. Однако, необходимо отметить, что организация плавучих рыбоконсервных заводов нами мыслиться только в условиях этой конвенции, так как если бы госпромышленность имела возможность вывозить пойманный активными

орудиями лова сырец на береговые заводы, вопрос о целесообразности работы плавучих рыбоконсервных заводов приобрел бы несколько иной характер.

Прежде чем перейти к выводам в этой части, необходимо ознакомиться с внутренним строением плавучего рыбоконсервного завода. Описание такого завода имеется в отчете комиссии ВСНХ РСФСР по изучению техники рыбной промышленности в Германии и САСШ «Краткий обзор рыбопромышленной техники САСШ, 1929 г.».

Хотя работы комиссии относятся к 1929 г., в нашем распоряжении не имелось более поздних источников по этому вопросу... поэтому можно считать, что приведенный материал будет достаточно полно освещать затронутый вопрос.

«Сальмон Кинг» — плавучий рыбоконсервный завод, получен путем достройки третьего этажа на старом судне. Начиная с верхнего (надстроенного) этажа процесс разделки и обработки рыбы проходит следующим образом. При помощи двух лебедок и веревочных корзин рыба выгружается из рыболовецких судов и высыпается около «железных китайцев», откуда рабочие перебрасывают ее на покатый стол, и оттуда собственно и начинается обычная работа завода.

Рыба, обезглавленная, освобождаемая от хвоста и плавников, выпоротая, очищенная от внутренностей и чешуи, выходит из «железного китайца» и по конвейеру попадает на осмотр рабочих, причем двигаясь по нижнему (двойному) конвейеру для осмотра. После осмотра она кладется на верхний конвейер, с которого скатывается во второй этаж через лючок. У нижнего конвейера имеется приспособление, улавливающее пропущенную рабочими рыбу и сбрасывающее ее в коробку, откуда ее вынимают и осматривают уже в моменты замедления поступления рыбы от «железного китайца».

Второй этаж. Через лючок рыба падает с высоты 3 м в ящик, из которого ее укладывают на конвейер с особыми прорезанными планками, на которых она подходит под систему круглых ножей, которые разрезают ее на куски толщиной, равной высоте банки. Куски подводятся по конвейеру, по которому попадают в машины, производящие закладку рыбы в банки. Эти банки попадают из третьего этажа (трюма) сначала по горизонтальному конвейеру-ленте, потом по вертикальному с захватами, потом самотеком к двум машинам, дополняющим их. Предварительно банки получают порцию соли из особого автомата. Из этих машин банки по конвейеру проходят мимо двух рабочих, которые контролируют наполнение и вес, и тут же исправляют.

Следующие две машины принимают наполненные банки, накладывают крышки, прихватывают их в четырех местах, помещают в особый прибор, где выкачивают из них воздух, и тут же закатывают.

Следующая машина — моечная. Она же и проверочная — проверяет прочность закатки. Вышедшие из этой последней машины банки укладывают-

ся в особые решетчатые противни (из железа) по 48 шт. на каждый. Шесть таких противней, сложенные на вагонетке, подхватываются краном и подводятся к автоклаву, к подставке, с которой вагонетка закладывается в автоклав.

Готовые (из автоклава) банки раскладываются в противнях вдоль бортов судна и так лежат около суток, то есть здесь из-за тесноты приходится применять естественное охлаждение. Охлажденные банки укладываются в ящики, которые подают особым конвейером из третьего этажа после того как из них вынуты банки. Закупоренные ящики скатываются вниз и складываются в штабеля.

Завод занимает 40 и из 58 м длины всего судна, на долю машинного и служебного отделения приходится 18 м. На первом этаже, кроме лебедок, нет никаких двигателей. Даже «железный китаец» приводится в движение от вертикального вала, пропущенного сквозь палубу и вращающегося от электромотора через конические шестерни.

Во втором этаже имеются два дизеля по 25 НР (лошадиных сил. — *Ред.*), из которых один работает на трансмиссию, обслуживает все конвейеры и помпу для выкачивания воздуха из банок. Другой соединен на одном валу с динамой и вырабатывает энергию для освещения и для приведения в действие мотора «железного китайца». Дизель и динамо имеют 800 оборотов в минуту, причем динамо на 18 киловатт. На случай бездействия дизеля для трансмиссии имеются две паровых машины.

Таким образом, хозяйство комбинирует пар и дизеля. Кроме того, имеется еще дизель 30 НР, который находится в машинном отделении и вращает динамо для судна и качает воду. В машинном отделении стоит один старый котел, в котором пар не держат выше 8 атм., что дает 250 НР при 64 оборотах и дает 7,5 узлов в час. Паровой котел также дает пар в автоклавы, где нужно держать температуру выше 100 °С.

Установкой дизеля завод много экономит на топливе. При интенсивной работе завод за четырнадцать часов дает 2 500 ящиков. Грузоподъемность — 31 000 ящиков. Завод может увеличить производительность до 50 000 ящиков, но для этого нужна более компактная упаковка банок (то есть укладка их корпусов в сложенном виде. — *Ред.*). Завод «American Can Co» предлагает машину, выправляющую сплюснутые корпуса банок.

В условиях Камчатки, где рыбная промышленность связана слишком коротким сезоном, и при наличии разных сроков хода рыбы на западном и восточном побережье, организация плавучих рыбоконсервных заводов приобретает еще одно важное преимущество. В самом деле, сроки хода рыбы примерно располагаются так: западное побережье — начало 15—20/VII, конец 20—30/VIII, восточное побережье — начало 10—20/VI, конец 10—30/VIII. То есть вместо 20—30 дней работы берегового консервного завода, плавучий может начать работу с 5—10/VI и продолжать до начала августа на восточном побережье и при условии перехода на западное до конца августа. Конечно,

такая организация работы мыслится как идеальная и будет связана рядом препятствий, однако и это дает возможность без особых организационных затрат повышать рентабельность работы предприятия.

При исчислении сроков работы завода необходимо также иметь в виду то обстоятельство, что лов в открытом море позволит несколько раньше начать производство.

Выводы, которые напрашиваются из настоящего обзора, очевидны. Однако, можем ли мы в своих выводах встать на путь замены береговых консервных заводов плавучими? Безусловно, нет. С одной стороны, потому что это будет связано с такой суммой затрат, которая вряд ли может полностью или в значительной части оправдаться чисто экономически, не говоря уже об освоении техники производства. А последний момент при отсутствии у нас плавучих консервных заводов играет чрезвычайно важное значение (плавучие крабоконсервные заводы могут служить примером по условиям и сырьевой базы, и сравнительной ценности продукции).

Береговые консервные заводы себя не только не изжили, но даже имеют все предпосылки к дальнейшему расширению. Точно также как прибрежный лов в будущем имеет значительные предпосылки для расширения, хотя бы за счет улучшения техники лова, не говоря уже о территориальном расширении.

Следовательно, организация плавучих консервных заводов должна пойти, во всяком случае, счет сокращения производства береговых заводов. И если мы в своих выводах о географическом размещении рыбоконсервных заводов проектируем использование свободного оборудования Усть-Камчатского завода на плавучих рыбоконсервных, то это вытекает исключительно из того, что это оборудование является в данном случае свободным.

Вопрос о количестве плавучих рыбоконсервных заводов будет решаться уже как вопрос непринципиального порядка... Мнения большинства работников сводятся к строительству (или приобретению) двух заводов: один для восточного и второй для западного побережья...

Второстепенное сырье. ...Опыты изготовления консервов из частиковых рыб производились заводами западного берега и дали положительные результаты... Однако положение с жестью (а также частично и топливом), которая лимитирует нашу программу, заставляет чрезвычайно осторожно относиться к производству сравнительно малоценной продукции. Плюс к этому производство частиковых консервов вряд ли будет принято рынком в условиях вырастающих требований к пищевой продукции во второй пятилетке... Частик остается громаднейшей сырьевой базой для промышленности и будет играть роль резерва при истощении лососей, а так как сырьевая база последних не имеет ясно выраженной тенденции, то, следовательно, отпадает в ближайшее время вопрос об использовании частика на изготовление баночных консервов...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 135, л. 5 — 58.

Вскоре после возвращения Советскому Союзу Курильских островов сотруднику Камчатского отделения ВНИРО И. И. Лагунову вместе с некоторыми руководителями Акционерного Камчатского общества, вскоре преобразованного в Камчатский государственный рыбопромышленный трест, представилась возможность посетить Северные Курилы. Во время поездки, длившейся со 2 по 27 сентября 1945 г., ему удалось познакомиться с японским рыболовством на этих островах, представлявших до и во время войны один из самых важных рыбопромышленных районов Японии.

Итогом поездки стал подготовленный в 1946 г. отчет, фрагменты которого в части касающейся истории японского рыбопромышленного освоения Курил и положения дел в этой области на момент окончания советско-японской войны 1945 г. приведены ниже.

И. И. ЛАГУНОВ

О РЫБОЛОВСТВЕ ЯПОНЦЕВ НА СЕВЕРНЫХ КУРИЛЬСКИХ ОСТРОВАХ

Во время пребывания на ряде промыслов на островах Симусю, Парамусир и Араидо, особенно на центральном промысле Касивабара, в процессе ознакомления с постановкой рыбного дела мною собраны сведения об уловах лососей, камбалы, трески, а также о местах, сроках и способах лова, промысловом снаряжении и других вопросах.

В наше распоряжение были переданы для снятия копий сохранившиеся промысловые записи, журналы, промысловые карты и другие документальные данные, в том числе официальная печатная сводка о результатах деятельности японского рыбопромышленного общества «Ничиро» за 1943 г. Значительно пополнились также наши сведения о состоянии рыболовства на северных Курильских островах в результате многочисленных переговоров с бывшим управляющим японскими промыслами в Касивабара Икута и его помощниками. Переговоры велись на английском языке при участии конторского служащего Хан-ня. Отсутствие в Касивабара культурного переводчика с японского на русский и недостаточное знание нами разговорного английского языка при кратковременности нашего пребывания на островах отразилось на полноте полученных сведений...

К истории рыболовства на Курильских островах. Все острова Курильской гряды в промысловом отношении японцами делились на три района: 1) южные Курильские острова (южная Чисима), исключая острова от Хокайдо до Эторофу, 2) средние Курильские острова (средняя Чисима) от Эторофу до Парамусира и 3) северные Курильские острова (северная Чисима), включавшая острова Сиринки, Парамусир, Симусю и Араидо (Алаид). Промысловое

значение этих районов далеко не одинаково, на первом месте стояли южные и особенно северные острова.

На южных Курильских островах около пятидесяти лет назад начали действовать много небольших полукустарных заводов и рыбных баз, ловивших и обрабатывавших лососей и краба. Общий объем производства на них был небольшим и значительно уступал промыслу, позже развивавшемуся на северных Курильских островах. Впоследствии эти заводы и базы на Эторофу, Сикотан и Кунасири были объединены рыбопромышленным обществом «Итурупи Си-Сан», промышленявшим только лосося. Кроме того, здесь работало Акционерное общество «Ничиро». В общей сложности, по словам японцев, здесь было семь рыбоконсервных, четыре крабоконсервных завода на острове Эторофу и один на острове Сикотан. Все эти предприятия имели по одной линии и работали до сентября 1945 г.

На средних Курильских островах все хозяйство находилось под особым наблюдением правительства Японии... Однако, в 1943 г. вследствие острой нужды в рыбных продуктах, это правило было нарушено. Попытка некоторых фирм, например, «Nippon Sea Animal» и «Hokkaido Fishery Cooperation» организовать здесь рыболовство не увенчалась успехом, главным образом потому, что они не обладали достаточным опытом и испытывали недостаток в промысловом снаряжении. Вследствие этого указанные мероприятия прекратили свою деятельность после одного сезона работы, и с этого времени на средних Курильских островах промышленного рыболовства фактически нет. Части японской армии, бывшие на островах в годы войны, производили лов рыбы в небольших количествах, притом кустарными орудиями лова.

Наибольшее рыбопромышленное значение для Японии имели северные Курильские острова (СКО), прибрежные воды которых за последние годы давали до 1,5 млн центнеров рыбы, преимущественно лососей. Возникновение промышленного рыболовства на СКО относится к началу текущего столетия, но в больших масштабах оно развернулось только в 1932—1933 гг., когда небольшое рыбопромышленное общество «Нишидо» успешно ловило треску на десяти тресколовных базах, расположенных на островах Парамусир и Симусю, кроме того, в эти же годы оно построило крабоконсервный завод в Муриками, на севере острова Парамусир. С 1934 г. на островах японцы начали промышленять лососей ставными неводами, преимущественно на восточном побережье островов Парамусир и Симусю. К 1937 г. при наличии многих рыбопромышленных обществ число ставных неводов достигло значительного увеличения, поэтому средний сезонный улов на один невод впервые уменьшился, несмотря на хороший ход лососей.

В 1938 г. число действовавших ставных неводов достигло 71, размещенных в наиболее уловистых местах побережья. В 1939 г. имел место обильный ход лососей, вследствие чего средний улов на один невод снова увеличился.

В 1940 г. рыболовные общества получили у японского правительства право на постановку на островах очень большого количества неводов, но из-за плохого хода лососей имели низкие уловы — от 10 до 2 000 коку (1 коку — 150 кг. — *Ред.*) на один невод за сезон, вследствие чего часть предприятий потерпела большие убытки и дальше не смогла работать в одиночку.

В 1941 г. все рыболовные участки на СКО перешли во владение общества «Кита Нихон» (северная Япония), но оно вследствие слабой технической оснащенности своих рыбных баз и отсутствия рыбоконсервных заводов перерабатывало лосося только на грубый стоповый посол «бара» и почти совсем не выпускало высших сортов посола «арамати». К тому же, в это время цены на рыбную продукцию были взяты под контроль японского правительства, вследствие чего общество «Кита Нихон» вынуждено было продавать «бара» по низким ценам. В 1942 г. оно потерпело большие убытки и в дальнейшем самостоятельно существовать не смогло. Наконец, в 1943 г. крупнейшее рыбопромышленное общество «Ничиро» (в 1938 г. у «Ничиро» было 13 372 рабочих и служащих, занятых в рыболовстве, причем значительная часть их нанималась только на летний сезон), при поддержке японского правительства объединило все большие и малые рыболовные общества в одно целое и организовало промысел на лучших лососевых, тресколовных и крабовых участках. С этого времени все рыболовство на СКО, Камчатке и охотском побережье было сосредоточено в руках «Ничиро».

К истории рыбоконсервных заводов на СКО. В 1933 г. различными японскими рыбопромышленными обществами на СКО были построены первые одиннадцать механизированных рыбоконсервных заводов. Из них в Нагасаки — один завод на одну линию, в Катаока — один завод на три линии, в Касивабара — три завода на пять линий, в Сурибачи — шесть заводов на одиннадцать консервных линий (по другим данным — на семь линий).

В 1940 г. все эти рыбоконсервные заводы перешли во владение общества «Кита Чисима Си-Са», аналогичному «Ничиро», занимавшемуся производством только баночных консервов, притом из лосося, пойманного дрейфтерными сетями в открытом море.

Это общество не имело своего флота для активного лова лососей в море, поэтому скупало рыбу у отдельных рыбаков, владевших шхунами и кавасаки. В 1943 г. все рыбоконсервные заводы, принадлежавшие обществу «Кита Чисима Си-Сан», перешли во владение «Ничиро», скупившему также предприятия и имущество остальных обществ, работавших на СКО, именно: «Кита Чисима Тара» — тресколовное, «Ниппон Кани Кан» — крабовое и «Тайхео», владевшее судами активного лова. Добившись большой концентрации производства, «Ничиро» в 1943 г. намеревалось значительно расширить лов лососей ставными неводами и дрейфтерными сетями, но не смогла выполнить своих планов из-за недостатка рабочей силы, мате-

риалов и промыслового флота, несмотря на весьма обильный ход лососей в этом году.

В первый период войны на район СКО не было больших и частых атак с моря и воздуха. В 1943 г. американцы потопили семь моторных шхун с дрейфтерными сетями и часть транспортного флота. Вследствие общего затруднения с транспортом и нарушения норм коммуникаций значительное количество соленой продукции «бара» оставалось на зиму на СКО.

С начала войны с США Япония значительно усилила гарнизон на островах Парамусир и Симусю. Для переброски войск и военных материалов из Японии на острова были мобилизованы транспортные суда «Ничиро», часть которых подверглась воздушным налетам американцев и была потоплена. Суда, перевозившие рыбаков и промысловое снаряжение, в первые годы войны атакам не подвергались.

В 1944 г. «Ничиро» выловило рыбы значительно меньше, чем в 1943 г. Промысел в море производился с большим ограничением из-за усилившихся военных действий. Из двухсот шхун на дрейфтерный лов выходило только сто шесть, притом на близкое расстояние, а из семидесяти ставных неводов работало только семь, так как значительная часть судов и береговых рыбообрабатывающих баз к тому времени была разбита артиллерийским огнем американских военных кораблей. Воздушные и артиллерийские налеты американцев на СКО летом 1944 г. повторялись почти каждую ночь, создавая трудные условия для промысловой работы. Весной 1945 г. «Ничиро» при очень небольшом плане вылова было еще труднее начать работу, несмотря на помощь этому обществу со стороны японского правительства. Лов лососей предполагалось производить сорока шхунами, но из-за большого количества американских судов, действовавших на коммуникациях, семнадцать шхун вернулись на базу острова Хоккайдо. Кроме того, большая часть шхун, катеров и кунгасов из оставшихся на островах, а также построек, складов сетематериалов и заводского оборудования была найдена разрушенными самими японцами или американцами.

Техническое состояние промыслов СКО в 1945 г. после окончания военных действий. Из тридцати семи рыбоконсервных заводов и баз с промысловым и транспортным флотом, расположенных на СКО, в конце августа 1945 г., после окончания военных действий, не было ни одного предприятия в полной мере готового к пуску, так как все в той или иной степени были разбиты американцами артиллерийским огнем и бомбовыми ударами с воздуха или же демонтированы самими японцами, а их ценное оборудование увезено. Из восемнадцати рыбоконсервных заводов и трех крабоконсервных линий (в годы обильного хода на одну лососевую линию вырабатывалось 25 тыс. ящ. и на одну крабовую линию — до 20 тыс. ящ. консервов), имевшихся на СКО до военных действий, сохранилось только семь линий в Касивабара

и Нагасаки. Полностью уничтожены консервные заводы в Катаока и Сурибачи (здесь разрушен также йодный завод, демонтирован крабовый завод в Муриками на севере острова Парамусир), полуразрушена тресколовная база в Какумабец и совершенно разрушена камбальная база в Токио-ван (остров Араидо). Уцелевшие от бомбежки и артобстрела заводы и базы в ряде случаев несут следы запустения и требуют для своего восстановления значительных капиталовложений.

Находящиеся на берегу шхуны (в Какумабец), катера, кавасаки и кунгасы, будучи долгое время без употребления, частью пришли в негодность, частью требуют капитального ремонта. Большая часть промыслового флота, вероятно, уведена в Японию, о чем свидетельствуют следующие данные самих японцев:

	До войны на СКО было	После войны осталось
Рыболовных шхун	225	23
Катеров и кавасаки	300	12, 90 требующих капитального ремонта
Грузовых кунгасов	50	15
Рыбных кунгасов	950	45

На складах в Касивабара, где находилось центральное управление всеми промыслами на СКО, и Какумабец имеется весьма значительное количество готовых дрейфтерных лососевых сетей и дели, но невысокого качества, так как последние годы они не просушивались.

Промысел на СКО. Японцы ловили рыбу на СКО с мая по сентябрь. Во второй половине сентября всякие промысловые работы прекращались; все рабочие и служащие на зимний период уезжали в Японию, оставляя при конторах и рыбоконсервных заводах сторожей для охраны построек и имущества. Средний заработок рабочего составлял 9,7 иен в день. Зарплата служащих «Ничиро» на СКО была в 2,4 раза больше, чем в Японии (Хоккайдо).

Все промысловое и техническое снаряжение, в том числе и консервные банки, завозилось из Японии. Таким же образом поступали рис, сахар и немного жиров. Все остальное (рыба, овощи, рис, картофель) добывалось или выращивалось на месте. Ловцы и рабочие жили в общих грязных бараках летнего типа, отапливаемых каменным углем. (Этим объясняется, что вся кустарниковая растительность — кедровый сланец, ольхи — СКО осталась целой, даже вблизи рыбоконсервных заводов и рыбалок).

Обращает внимание значительный контраст в бытовых условиях между служащими и рабочими общества «Ничиро». Бедность последних в одежде и пище поразительна. Значительная часть тяжелых работ выполнялась вручную. Постоянная угроза остаться без заработка была главным стимулом в работе японских рабочих и служащих. Шкиперы промысловых шхун и синдо (технические руководители лова) знали заранее, что при невыпол-

нении сезонного плана лова рыбы они на следующий год компанией «Ничиро» на работу не будут приняты.

В водах СКО ловятся: горбуша, кета, красная, кижуч, чавыча, треска, камбала, сельдь и крабы. Их общие уловы за сезон составляют до 1 500 тыс. центнеров, из которых до 95 % падает на лососей. Соотношение уловов лососей по породам на СКО почти повторяет соотношение уловов на западном побережье Камчатки: от 40 % (1940 г.) до 75 % (1943 г.) уловов по весу падает на горбушу, остальное составляют кета, красная и кижуч. Уловы чавычи не превышали 4 500 шт. ...

Промысловый лов трески, камбалы и сельди, несмотря на значительные сырьевые запасы, должного развития не получил. Объясняется это тем что в сравнительно короткий летний промысловый сезон при обильном ходе лососей, у «Ничиро» не хватало рабочих рук и производственных возможностей для обработки менее ценных рыб — трески и камбалы. По этой же причине совершенно не использовались промыслом гольцы, навага, корюшка и уек...

Промысел лососей. ...В 1935—1940 гг. японцы завершили ряд широких океанографических исследований в Японском, Охотском и Беринговом морях с массовым мечением лососей в открытом море. В результате опытных дрейфов и мечения многих тысяч штук взрослых лососей красными целлулоидными метками, они установили пути массовых нерестовых миграций красной (нерки), кеты, горбуши и кижуча из районов Алеутских и Командорских островов к берегам восточной, а затем через проливы СКО — к берегам западной Камчатки и в какой-то мере к охотскому побережью. Основываясь на том, что японские промысловые флотилии судов с 1937 по 1941 гг. ловили лососей в открытом море на одних и тех же местах, можно допускать, что морские нерестовые миграции тихоокеанских лососей так же направлены, как речные миграции и также неудержимы, как и в реке. При этом условии, раз определив время и пути хода лососей, имея достаточное промысловое вооружение, нетрудно организовать массовый лов их в открытом море и вблизи берега до захода в реки.

Наиболее удобным и единственным местом для промысла, естественно, оказались прибрежные воды и проливы СКО, являющиеся воротами из Тихого океана в Охотское море, через которые лососи неизбежно должны проходить.

Опытным дрейфами судов активного лова было установлено, что лососи большей частью проходят между островами Парамусир и Онекотан и в меньшей степени Вторым и Первым Курильскими проливами. Этим и объясняется выбор места для размещения рыбных баз и консервных заводов на СКО и высокая эффективность лова лососей береговыми ставными неводами и дрейфтерными сетями в районе островов. Промысел здесь характерен большой устойчивостью и развивался весьма быстро. Первые промысловые уловы

получены в 1932 г., когда было добыто 100 тыс. шт. лососей, но уже в 1936 г. общая добыча лососей достигла 52,6 млн рыб.

Уловы лососей обнаруживают значительные колебания от года к году, соответствуя колебаниям численности их, наблюдаемым во всех лососевых реках и на Камчатке. 1937, 1939 и 1943 гг. известны массовым ходом лососей, в первую очередь горбуши. Падение уловов в 1944 и 1945 гг. объясняется резким сокращением числа ставных неводов и дрейтерных шхун, вызванным войной Японии с США. Последние годы войны также свели на нет лов лососей в открытом море у юго-восточных берегов Камчатки, тогда как до войны и в первые годы войны японские рыболовные флотилии в сопровождении плавучих рыбоконсервных заводов — «маток», добывали у берегов Камчатки свыше 10 млн штук лососей...

По данным бывшей японской администрации промыслов в Касивабара, уловы лососей в открытом море в последующие годы достигали 600 тыс. ц... Следует отметить, что, начиная с 1936 г., японцами на СКО вылавливалось лососей примерно столько же, сколько вылавливалось их в бывших конвенционных водах, то есть на всех японских заводах и базах охотско-камчатского побережья. Эти заводы и базы в преобладающем количестве были расположены на западном и особенно на восточном побережьях Камчатки.

Пока мы не знаем, все ли лососи, тяготеющие к нерестилищам западно-камчатских рек, приходят из Берингова моря, или какая-то часть их, например, горбуши, нагуливается в Охотском море, откуда непосредственно заходит в реки западной Камчатки. Но одно несомненно, что одни и те же стада лососей, проходящие через северные Курильские проливы, получали «двойную» промысловую нагрузку — облавливались в проливах японскими, а на многочисленных береговых участках западной Камчатки — японскими и советскими рыбопромышленными организациями.

Промысел лососей в районе СКО к 1943 г. достиг весьма высокой концентрации и интенсивности. В отличие от других рыбопромысловых районов Дальнего Востока лов лососей здесь производился, кроме береговых ставных неводов, дрейтерными снастями в море с моторных шхун на удалении до сорока миль от берега... В среднем за шестилетие ставные неводы давали лососей до шестидесяти, а дрейтеры — до сорока процентов от общего улова.

Замечено, что обильному ходу горбуши соответствует слабый ход кеты и наоборот: чередование обильных и слабых ходов горбуши на СКО такое же, как и на западном побережье Камчатки.

Неводной лов. Организацией по регулированию рыболовства Японии на СКО за все время учтено около 350 неводных участков, но в пользовании находилось не больше сотни, остальные считались малорентабельными вследствие малой уловистости или больших трудностей установки и крепления

невода из-за грунта, течений и т. п. (Арендная плата одного участка составляла до 5 000 иен на ряд лет, но если в течение двух лет участок не эксплуатировался, то право собственности на него терялось). Японцами применялся запрещенный на Камчатке невод типа «Кайрио-ами» длиной до 1 660 м, не считая длины ловушки. Ставить неводы большей длины не разрешалось японским правительством. Наряду с береговыми, практиковались рейдовые неводы на больших глубинах, ловушки которых находились на расстоянии до пяти миль от берега. Поскольку в сезон 1945 г. было поставлено всего два невода, и к нашему приезду они уже были сняты, нам представилась возможность ознакомиться с деталями конструкции невода и способом его крепления. Можно отметить только, что на промысле Каченоа (остров Симусю) применялись стеклянные кухтыли как наплава для центральной части, здесь же делались попытки замены деревянных наплавов резиновыми. Неводы устанавливались обычно в первой декаде июня и снимались в конце августа...

Характер береговой линии, прибрежных грунтов и течений на СКО значительно сложнее, чем на Камчатке, что создавало большие трудности при постановке и креплении неводов и требовало от ловцов большого опыта и знаний своего дела. Особенно неудобно в этом отношении западное побережье островов Симусю и Парамусира. В этой связи бывшая администрация промыслов в Касивабара заявляла, что если бы «Ничиро» вообще имело свободу выбора мест лова лососей ставными неводами, то оно перенесло бы рыболовство на берега Камчатки, где производить его легче и дешевле, и отказалось бы от постановки неводов на СКО из-за крутого глубокого берега и очень каменистого дна, что сильно затрудняло постановку неводов и их обслуживание...

На СКО находилось в эксплуатации следующее число ставных неводов:

Годы	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Неводов	55	58	56	63	50	37	7	2

Дрифтерный лов. Лов дрифтерными сетями производился с деревянных моторных шхун (нефтяной двигатель мощностью 80—100 л. с.) с грузовым рыбным трюмом, расположенным в носовой части. Каждая шхуна имела на борту до ста двадцати плавных сетей из рами. По окончании дрейфа сети выбирались на борт при помощи механической лебедки, рыба выпутывалась вручную. Длина одной сети составляет около 50 при высоте 4—5 м. Ниже в таблице приводится число шхун, участвовавших в лове лососей в период с 1938 по 1945 гг., и средний сезонный улов на одну шхуну в центнерах.

Годы	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Средний
Шхун	200	200	220*	220	210	224	100	23	
Средний улов	2 624	1 702	1 732	1 742	2 674	1 440	1 086	—	1 875

* Японское правительство не разрешало «Ничиро» иметь больше двухсот шхун для лова лососей. Остальные шхуны ловили сельдь и донных рыб.

Как видно из приведенных цифр, при дрейтерном лове, в отличие от неводного лова, нет резких колебаний по годам на судно. Это в первую очередь объясняется применением крупноячеистых дрейтерных сетей, пропускающих горбушу, как более мелкую, чем другие лососи, численность которой подвержена значительным колебаниям по годам.

...Больше половины от общего числа шхун базировалось на рыбоконсервные заводы Катаока, Нагасаки и Касивабара, расположенные во Втором проливе. Лов шхунами производился у западном побережье острова Симусю и в большей степени у восточного побережья острова Симусю, а также северной половины восточного побережья острова Парамусир. Значительное количество шхун (до 103) базировалось на Сурибачи и дрейфовало у южной половины восточного побережья того же острова. Остальные суда промышленности у западного побережья острова Парамусир, в районе Какумабеч и в районе острова Араидо, с его юго-западной стороны. Дрейфы в проливах между островами из-за ограниченности акватории и сильного течения, не производились...

Заслуживает серьезного внимания опыт японцев по накапливанию и обобщению фактических сведений о наилучших местах лова лососей в прибрежных водах СКО, имеющий уже десятилетнюю историю. Все шкиперы шхун обязаны были место каждого улова наносить на промысловую карту — планшет, разделенную на квадраты... На эту же карту наносились данные уловов рыб в штуках по видам, температура воды, измеренная на трехметровой глубине в начале и конце дрейфа, температура воздуха, показания барометра, сила и направление ветра и состояние моря. Последние наблюдения производились через каждые четыре часа и записывались сначала на черной доске мелом, висящей в штурвальной рубке, а затем заносились на карту-планшет.

Настолько в этом отношении дисциплинированы японцы-водители даже мелких промысловых судов прибрежного плавания, показывает следующий случай. 6 сентября 1945 г. в один из наших с К. Н. Кулаженко (начальник Акционерного Камчатского общества. — *Ред.*), Я. Я. Завадским (начальник Петропавловского морского рыбного порта. — *Ред.*) и И. С. Павловым обзедов восточного побережья острова Парамусир, шкипер шхуны продолжал через каждые два часа записывать свои наблюдения над погодой, хотя, казалось бы, для него, как рыбака-хозяина, воды СКО были навсегда потеряны.

Утром каждого дня по возвращении судов с моря заполненные карты немедленно сдавались в Управление базы активного лова, где специальное лицо сразу же приступало к обобщению результатов дрейфа всех судов, в результате чего к вечеру того же дня были готовы поправки и замечания о наилучших концентрациях лососей. Эти коррективы в виде оперативных указаний передавались шкиперам промысловых судов...

К определению уловов лососей в водах Камчатки. Располагая статистикой ловов лососей японцами на СКО, впервые представляется возможность определения общей годовой цифры вылова лососей в водах Камчатки за последние десять лет.

В таблице представлены уловы лососей японцами в конвенционных водах, то есть на береговых участках западного и восточного побережий Камчатки и собственно охотского побережья и Курильских островов, и советскими организациями на обоих побережьях Камчатки, в тыс. ц.

Годы	Япония			СССР			Всего
	Конвенционные воды Камчатки и Охотского побережья	СКО	Итого	АКО	ВРПС, другие	Итого	
1934	1 342,8	353,0	1 695,8	536,6	—	586,6	2 282,4
1935	1 255,7	597,0	1 852,7	423,5	—	423,5	2 276,2
1936	1 329,0	837,2	2 166,8	641,8	—	641,8	2 808,0
1937	1 284,4	1 224,0	2 508,4	686,8	—	686,8	3 195,2
1938	1 127,2	1 069,0	2 196,2	638,4	78,7	717,1	2 913,3
1939	1 090,6	1 323,7	2 414,3	820,1	81,2	901,3	3 328,3
1940	851,4	500,9	1 352,3	571,0	66,8	637,8	1 990,1
1941	1 071,2	828,7	1 899,9	846,2	112,1	958,3	2 858,2
1942	650,6	875,8	1 524,9	832,3	93,6	925,9	2 450,8
1943	711,3	941,1	1 652,4	1 140,9	198,0	1 238,9	2 991,3
1944	248,6	208,9	456,5	1 117,8	148,7	1 266,5	1 725,0
1945	—	20,5	20,5	1 042,1	—	1 042,1	1 062,6

Как видно из таблицы, общие уловы лососей в водах Камчатки подвержены значительным колебаниям, зависящим как от мощности хода, в первую очередь горбуши, так и от интенсивности промысла, определяемой различными организационно-техническими факторами. За немногим исключением, все графы таблицы подтверждают существование двухлетней периодики в ходе горбуши: относительно обильном по нечетным годам и относительно слабом по четным. Естественно, что сопоставление уловов по годам одной только горбуши показывают, что чередование больших и малых ходов выступает еще резче. Уловы лососей за последние два года в этом отношении не характерны, так как японцы в 1944 г. резко снизили промысел на Камчатке и Курильских островах, а в 1945 г. на Камчатке не ловили совсем, на Курильских же островах добыли всего 20 тыс. ц. За военные годы характерен рост уловов лососей предприятиями АКО, что объясняется в первую очередь лучшей организацией производства и самоотверженным трудом рабочих и рыбаков при ловле и обработке рыбы.

...[Лов лососей японскими плавучими плавзаводами] в открытых водах Камчатки достигал в довоенные годы, по заверениям японцев в Касивабара, 600 тыс. ц... До войны только одна компания «Ничиро» имела для лова лососей в открытом море до пяти плавучих рыбоконсервных заводов — «маток»,

водоизмещением до семи тысяч тонн каждая. Такой завод был оборудован двумя консервными линиями производительностью 50 тыс. ящ. консервов за сезон...

Обработка рыбы. Лососи обычно перерабатывались на пищевые и закусовые баночные консервы и на качественные и грубые посолы следующих сортов:

1. «Арамаки» — мороженный лосось с головами (высший сорт), мороженный без головы, слабосоленый, а затем замороженный, соленый с головами, соленый без голов;
2. «Кайрио» — соленый лосось с головами, соленый лосось без голов;
3. «Полукайрио» — грубый посол, на который шла обычно горбуша;
4. «Бара» — еще более грубый стоповый посол, на который шла горбуша и другие лососи с большими дефектами.

Обработка лососей для посола производилась вручную. Только с 1944 г. на базе Кагенома (остров Симусю) была установлена рыборазделочная машина, пропускающая в сутки 48—50 тыс. шт. горбуши. Машина разрезает брюшко, выбрасывает внутренности и производит мойку, которая по качеству ниже ручной. Икра из рыбы, прошедшей рыборазделочную машину, не использовалась. Из голов лососей вытапливался жир для различных технических целей, в том числе использовался как топливо для двигателей внутреннего сгорания, оказавшийся, впрочем, низкого качества. В 1944 г. в Касивабара и Сикамуя было выработано 380 ц такого жира...

В 1943 г. на консервных заводах района в Касивабара и Сурибачи из 7 136 460 шт. лососей выработано 418 006 стандартных ящиков консервов... Из общего количества 208 494 ящиков консервов в собственном соку 107 236 ящиков выработано на заводах района Касивабара и 100 665 ящиков — на заводах района Сурибачи.

Из общего числа 209 512 ящ. закусовых консервов 10 843 ящ. выработано на заводах района Касивабара и 101 081 ящ. — на заводах Сурибачи.

Располагая холодильниками и рефрижераторным флотом, японцы вывозили рыбную продукцию на рынки Японии в течение промыслового сезона и заканчивали отгрузку к 15 сентября. Кроме судов «Ничиро» свежий и мороженный лосось доставлялся мелкими судами (со льдом), специально направляемыми на СКО различными торговыми фирмами во время хода рыбы. Часть продукции отгружалась в Японию на попутных судах.

Икра лососей большей частью перерабатывалась «по-японски», то есть засаливалась целиком ястыками, и совсем незначительное количество икры делалось «по-русски», то есть зернистой. В 1943 г. выработка ястыковой икры составила: от горбуши — 11 556, от кеты — 1 994, от красной — 1 018, кижуча — 180, всего 14 488 ц. Зернистой икры сделано только 8,97 ц.

Как видно, общая продукция икры невелика. В 1943 г. в общем улове лососей самок было меньше 35 млн шт., что при среднем весе икры у одной самки только в 100 граммов дало бы выход товарной икры до 35 тыс. ц. Администрация промыслов в Касивабара объясняет малый выход икры недостатком рабочей силы, не успевающей своевременно вынимать икру из самок в период рунного хода, и тем обстоятельством, что лососи в районе СКО еще недостаточно половозрелы. Ястыковая икра засаливалась и отправлялась в Японию в деревянных ящиках весом 22,25 и 30 кг.

Треска направлялась на пласт, а также на сушку. Из голов и внутренностей трески вырабатывался клей, но так как он получался низкого качества (клееварочный завод в Касавингаве), то с 1942 г. рыбные отходы перерабатывались на кормовую муку и удобрительный тук.

О белой глине «бентонайто». На японских рыбных промыслах при посолке лососей применяется белая глина в смеси с солью в количестве до 10 %. Смесь используется только для хранения некоторых сортов «арамаки». Она насыпается на дно ящика, в котором рыба хранится, между рядами, но вовнутрь рыбы не кладется. Японцы называют белую глину «бентонайто». Она имеет свойство клея и хорошо проникает в тело рыбы. Клей предохраняет рыбу от гниения, в то же время не дает ей сильно прослаиваться и придает мясу лососей слегка сладковатый вкус...

При посоле этой рыбы применяется смесь из 70 % глины и 30 % для сохранения первоначального вкуса рыбы на длительное время и во избежание ржавчины. Поверхность тела лососей сильно защищена чешуей, не дает адсорбировать много глины, поэтому при посоле лососей ее добавляется только 10 %.

Белая глина вырабатывается весьма простым способом из инфузорной земли, добываемой на острове Хокайдо и в японских провинциях Юате и Точини. Инфузорная земля укладывается в деревянную бочку до половины ее емкости, затем бочка заливается до краев холодной водой, и содержимое тщательно перемешивается деревянной палкой. После перемешивания раствор отстаивается в бочке от одного до трех дней. За это время посторонние примеси — песок и камни — оседают на дно, а сор всплывает на поверхность. Сор удаляется, а раствор снова размешивается, и часть раствора сливается в другую пустую бочку. Осевшие на дне бочки песок и камни выбрасываются. Этот процесс повторяется до трех раз, после чего глине дают осесть на дно бочки, воду сливают, а глина раскладывается тонким слоем на соломенные маты для просушки на солнце в течение четырех-пяти дней. Готовая глина имеет светло-серый цвет.

В военное время в Японии эта глина использовалась с добавлением каустической соды вместо мыла, но качество его было низкое. В небольших количествах она использовалась в производстве печения и хлебных изделий.

В 1943 г. Кизеветтер и Лаговская исследовали антиокислительные действия японской глины на ход процесса окисления жира дальневосточной сардины. Ими было установлено, что по составу и свойствам глина «бенонайто» относится к категории отбелных земель, а также сделано заключение о целесообразности применения подобных глин при посолах лососей в целях предохранения их жиров от окисления...

ГАКО, ф. 541, оп 1, д. 165, л. 12—53.

9—10 марта 1961 г. в Усть-Камчатске состоялась Вторая техническая конференция рыбаков Усть-Камчатского района, на которой присутствовало двести человек. Возглавил работу конференции директор рыбокомбината И. П. Черниговский. Участники прослушали семь больших докладов и несколько десятков выступлений. С одним из них, касающимся состояния лососевого стада реки Камчатки, выступил А. Г. Остроумов, научный сотрудник Камчатского отделения ТИНРО.

А. Г. ОСТРОУМОВ

О СОСТОЯНИИ ЗАПАСОВ ЛОСОСЕЙ РЕКИ КАМЧАТКИ

В реку Камчатку заходит пять видов тихоокеанских лососей: чавыча, красная, кета, горбуша и кижуч. Река имеет важное рыбопромышленное значение. Она занимает первое место среди рек Камчатки по уловам и общей численности чавычи, кижуча, кеты. Длина реки свыше 700 км, площадь ее бассейна составляет 56,4 тыс. кв. км.

За последнее десятилетие улов лососей всех видов в Камчатском заливе и реке Камчатке сократился более чем в два раза по сравнению с уловами за такой же отрезок времени до войны, а на нерестилище стало приходиться значительно меньше лососей.

Из размножающейся в бассейне реки Камчатки красной наиболее многочисленна ранняя или весенняя. Второе место принадлежит поздней или летней красной, численность третьей невелика. До 1948 г. красная являлась основной промысловой рыбой и составляла 48 % от общего вылова всех лососевых и 65 % от уловов ее на восточном побережье полуострова.

Основную массу красной, заходящей в реку Камчатку, составляют четырех- и пятигодовалые рыбы. Многолетними наблюдениями установлено, что численность среди красной, мигрирующей в реку Камчатка, находится в прямой зависимости от числа отнерестившихся рыб-производителей. В 1948—1949 гг. уловы красной в Камчатском заливе и реке Камчатке сократились более чем в десять раз по сравнению со средними многолетними уловами. На нерестилище стало приходиться очень мало производителей.

Основная по численности — весенняя красная — входит в реку Камчатку в течение июня. В связи с резким снижением запасов на лов ее в период весенней миграции был введен запрет, начиная с 1951 г. Особенно мало красной пришло на нерестилище в 1952—1953 гг.

В начале 1950-х гг. японские промышленники начали лов лососей в северо-западной части Тихого океана. Наряду с другими стадами облову японскими флотилиями стало подвергаться и стадо красной, размножающейся в реке Камчатке. С течением времени запрет на лов красной стал благотворно сказываться на восстановлении ее запасов, но вследствие пагубного воздействия японского лова в море, восстановление численности идет медленно. Чем позднее выходят в море японские флотилии (не в начале, а в конце мая), тем в меньшей степени подвергается камчатская красная облову в море.

Контроль за выполнением нерестилищ красной осуществляется самими современными методами с использованием вертолета и самолета: визуально и с помощью аэрофотографирования. Средние уловы кеты за десятилетний довоенный период были выше современных более, чем на одну треть. Основная масса кеты, заходящей в реку Камчатку, состоит их трех- и четырех-годовых рыб.

В результате японской рыболовной экспансии количество кеты, достигающей нерестилищ, в последние годы неуклонно сокращается, но не в такой степени, как это произошло с красной.

Стадо горбуши реки Камчатки невелико по численности. Ему также свойственны резко выраженные колебания численности поколений, как и горбуши из большинства других рек Камчатки. Численность кижуча в реке Камчатке также сократилась за последние десять лет примерно на одну треть, в сравнении с довоенными уловами. Если заполнение нерестилищ в начале 1950-х гг. оценивалось как среднее, то в последние два года на нерестилище прошло мало кижуча.

За последнее десятилетие численность чавычи снизилась в меньшей степени, чем численность кеты, и особенно красной. Но в 1956—1958 гг. очень мало чавычи прошло на нерестилище, что незамедлительно отрицательно отразится на численности поколений и уровне уловов в 1962—1963 гг.

Решающее усилие для улучшения состояния запасов лососей в реке Камчатке — достижение соглашения с Японией о резком сокращении квоты вылова лососей в море. Советское правительство, советские ученые предпринимают в этом направлении все необходимые шаги.

Рыбоохранные мероприятия, разнообразные ограничительные меры по лову лососей, осуществляемые нашей стороной в одностороннем пока порядке, в какой-то мере приносят свои плоды, даже в условиях хищнического японского лова лососей в море.

Поэтому в 1961 г. есть все основания полагать, что если японский промысел не возрастет, то состояние запасов лососей реки Камчатки позволит усть-камчатцам выловить то количество лососей, которое предусмотрено прогнозом и планом.

Материал подготовил В. И. Борисов.

Ниже представлены соображения по развитию рыбной промышленности Камчатки, которые, по мнению местных органов управления, следовало реализовать в первой половине 1960-х гг. для увеличения вылова рыбы, выпуска продукции лучшего качества и значительного повышения рентабельности производства. Эти соображения оформлены в виде докладной записки, подготовленной специалистами Камчатрыбпрома в адрес промышленного отдела областного комитета Коммунистической партии Советского Союза в конце 1962 г.

МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТСКОЙ ОБЛАСТИ НА 1963—1965 гг.

Сырьевая база и состояние рыбной промышленности Камчатки.

В материалах по сырьевой базе рыбной промышленности в северной части Тихого океана, представленных Тихоокеанским институтом рыбного хозяйства и океанографии для комиссии Совета Министров РСФСР (октябрь 1960 г.), обосновывается возможный ежегодный вылов рыбы, морзверя и морепродуктов в водах северной части Тихого океана в количестве 18,5 млн центнеров, в том числе китов 2,0 млн центнеров.

Промысловые запасы рыб Берингова и Охотского морей, северной части Тихого океана, наиболее близко прилегающей к полуострову Камчатка, по данным Гипрорыбпрома и ТИНРО оцениваются возможным ежегодным выловом рыбы и морепродуктов в количестве 11 675 тыс. центнеров («Перспективы развития рыбной промышленности Дальнего Востока 1965—1980 гг.», том 2, Гипрорыбпром, 1961 г.).

Если исключить из этого количества возможный вылов в районе Курильской гряды и некоторых других промысловых участках, где работают рыбаки других областей и краев, то чистый реально возможный вылов, приходящейся на долю камчатских рыбаков, определяется в объеме 8,0 млн центнеров.

Следует отметить, что запасы рыб Берингова моря изучены слабо и только начинают вовлекаться в промысел. Дальнейшее изучение и освоение запасов Берингового моря, по мнению специалистов, принесет существенный прирост фактических ресурсов возможного вылова, особенно по разнообразию видового состава.

Таким образом, имеющаяся сырьевая база позволяет без риска планировать увеличение добычи рыбы рыбакам Камчатской области к 1965 г. до 5,0 млн центнеров против 3 845 тыс. центнеров, добытых в 1961 г. Основное увеличение добычи может идти за счет крупного промыслового флота.

Целесообразность оснащения рыбной промышленности Камчатки крупным промысловым флотом легко объясняется близостью расположения богатых промысловых районов к портам Камчатки (расстояние от бухты Лаврова на Камчатке до промыслового района Прибыловых островов 870, а от Владивостока до тех же островов — 2 500 миль) и, как следствие, — лучшими эксплуатационными показателями промыслового флота, базирующегося на порты Камчатки.

Вылов рыбы в прибрежной зоне Камчатки по некоторым породам рыб считается стабилизовавшимся, а по лососевым породам — резко сокращается ввиду истощения сырьевых запасов.

В прибрежных водах Камчатки еще имеются крупные акватории, не охваченные промыслом из-за отсутствия необходимой производственной базы по обработке рыбы. Это особенно относится к рыбокомбинатам Корякского округа, на которых нет холодильников с морозильными камерами. В настоящее время на этих комбинатах производится преимущественно посол сельди и лососевых.

До настоящего времени промысел рыбы в прибрежных водах Камчатки ведется нерационально, без учета запасов отдельных стад рыб многими рыбохозяйственными организациями Дальнего Востока, что приводит к истощению запасов отдельных пород рыб (камбала, сельдь).

В целях рационального ведения промысла рыбы необходимо ввести строгое регулирование его специальными положениями (правилами), составленными на базе данных рыбохозяйственной науки и обязательными для всех организаций и предприятий. Это имеет особенно важное значение для всех организаций и предприятий, и особенно для рыболовецких колхозов, не могущих производить промысел рыбы в отдаленных от Камчатки районах и базирующихся на сырьевой базе прибрежных вод.

В состав Камчатрыбпрома входят: Управление тралового флота, шестнадцать рыбокомбинатов, один зверокомбинат, один хозрасчетный рыбозавод, два овощно-животноводческих совхоза, два леспромхоза, деревообрабатывающий комбинат, строительный трест, лесной трест, судовой верфь, судоремонтно-механический завод, жестянобаночная фабрика, подсобные хозяйства и другие мелкие предприятия и организации.

Береговая производственная база рыбной промышленности является неблагоустроенной как по своей физической изношенности, так и по техническому оснащению, что крайне затрудняет борьбу за высокое качество продукции и рентабельность предприятий.

Хозяйство рыбной промышленности Камчатки в прошлом создавалось на базе пассивного прибрежного лова лососевых рыб. Множество мелких, неблагоустроенных, сезонных рыбозаводов было характерной особенностью этого хозяйства. В течение прошедшего десятилетия вылов лососевых рыб резко упал, в результате многие заводы и даже районы, рассчитанные только на прибрежный лов, оказались без сырьевой базы.

Так, если вылов лососевых рыб в 1951 г. составлял 1 528,3 тыс. центнеров, или 73,4 % общего вылова, то в 1960 г. количество добытого лосося составило только 220,5 тыс. центнеров или 9 % общего вылова.

Изменения в сырьевой базе вызвали необходимость искать и осваивать новые районы и объекты промысла, что позволило при наличии подорванных запасов лососевых обеспечить общий рост добычи рыбы за счет других пород и новых районов промысла.

За последние годы была проведена большая работа по концентрации и техническому перевооружению рыбной промышленности. Были ликвидированы три рыбопромышленных треста, восемнадцать рыбокомбинатов и самостоятельных рыбозаводов, закрыты и законсервированы шестьдесят три рыбозавода, находившиеся в составе рыбокомбинатов, двадцать четыре консервных завода, ликвидированы пять моторно-рыболовных станций, четыре портпункта и другие мелкие структурные подразделения.

Только в четвертом квартале 1960 г. было сокращено более 3 500 рабочих и служащих, в основном подсобно-вспомогательного и управленческого персонала, что обеспечило экономию только по фонду заработной платы в расчете на год 7,3 млн рублей. Списочный состав промышленно-производственного персонала в 1961 г. против плана уменьшен еще на 3 189 человек.

В течение последних трех лет построены в основном за счет внутренних источников, без привлечения больших государственных капитальных вложений, сезонные сельдеобрабатывающие базы с холодильниками в Олюторском промысловом районе, принявшие в обработку в 1961 г. около 600 тыс. центнеров жирной сельди.

За два года емкость береговых холодильников увеличена в два раза и доведена до 28 тыс. тонн разового хранения.

Оснащение рыбной промышленности Камчатки промысловым флотом, принятые меры по частичному техническому перевооружению береговых предприятий и концентрации промышленности позволили рыбакам Камчатки в 1961 г. выполнить свои социалистические обязательства по добыче трех миллионов центнеров и дать стране 3 045,2 тыс. центнеров рыбы.

Главным итогом 1961 г. является то, что рыбная промышленность Камчатки перестала быть убыточной отраслью хозяйства.

Как известно, в течение шестнадцати лет подряд рыбная промышленность Камчатки работала убыточно и даже не укладывалась в рамки плановых

дотаций, выделяемых государством. Только за последние десять лет убытки предприятий, входящих в настоящее время в состав Камчатрыбпрома, превысили 240 млн рублей в новом масштабе цен.

Финансовым планом на 1961 г. Камчатрыбпрому предусматривалась плановая дотация в размере 1 152 тыс. рублей, а фактически по отчету Камчатрыбпром в целом имеет прибыль в размере 1 879 тыс. рублей, то есть сверхплановые накопления составляют 3 031 тыс. рублей. Сумма прибыли от реализации рыбной продукции превысила 14,7 млн рублей...

Необходимо как можно быстрее привести в должное техническое состояние всю производственно-техническую базу ведущих береговых предприятий, без чего невозможно осуществить более полную концентрацию рыбной промышленности, закрыть нерентабельные предприятия с учетом полного использования сырьевой базы закрываемых предприятий.

Более половины имеющихся холодильников построены в тридцатых годах, облегченных конструкций, не рассчитаны на морозку и хранение мороженой рыбы, не могут давать низких температур, имеют неэкономичное оборудование, пришедшее в ветхость и требующее замены.

Консервные заводы в своем подавляющем количестве представляют собой легкие деревянные каркасы, обшитые железом, рассчитаны на работу только в теплое время года, на период хода лосося (один месяц в году), не могут работать на других рыбах и в холодное время года, оборудование изношено и требует замены.

В крайне ветхом состоянии находится часть засольных и икорных цехов, явно недостаточно складское хозяйство, отсутствуют применяющиеся в других отраслях средства механизации трудоемких и тяжелых работ, особенно на погрузо-разгрузочных работах при обработке морских судов на побережьях Камчатки, где ежегодно свыше 500 тыс. тонн грузов переваливаются вручную при производстве рейдовых грузоопераций.

Парокотельное хозяйство крайне размельчено. В большинстве пунктов на одной территории имеется несколько парокотельных, что вынуждает содержать большой персонал и вызывает повышенный расход топлива.

Анализ работы предприятий рыбной промышленности за 1961 г. показывает, что принятые меры по улучшению работы рыбной промышленности далеко не вскрывают всех резервов и имеющихся возможностей. Принятые меры можно рассматривать только как начало, за которым может последовать более значительное увеличение вылова рыбы, выпуска улучшенной рыбной продукции и значительное повышение рентабельности производства.

Обработка рыбы. Мероприятиями по дальнейшему развитию рыбной промышленности Камчатской области намечается создание нового рыбокомбината в бухте Лаврова на базе действующего сезонного сельдеобработывающего завода.

Сезонный сельдеобрабатывающий завод в бухте Лаврова в настоящее время имеет временные посольные брезентовые чаны в деревянных лабазах разовой емкостью 96 тыс. центнеров и холодильники для хранения слабо-соленой продукции емкостью 1 800 тонн. Завод рассчитан только на обработку жирной сельди, которой в 1961 г. здесь принято и обработано 240 тыс. центнеров.

Олюторско-Наваринский промысловый район располагает сырьевыми ресурсами кроме сельди также палтусом, камбалой, лососем, окунем и угольной рыбой, запасы которых рыбаками Камчатки не используются. В то же время японские рыбопромышленники начали посылать сюда по несколько флотилий промысловых судов.

Осуществление комплексного строительства производственных цехов, причалов, жилого фонда и культурно-бытовых помещений позволит организовать круглогодичную работу этого комбината с расчетом добычи и обработки 500 тыс. центнеров в год. Затраты на строительство полностью окупаются в два года.

На предприятиях побережья намечается строительство новых береговых холодильников общей емкостью хранения 25 тыс. тонн с морозильными камерами суточной мощностью по заморозке 1,5 тыс. тонн рыбы. Общую емкость береговых холодильников (без портового) необходимо довести до 45 тыс. тонн хранения и 2 тыс. тонн морозки в сутки...

Для обеспечения намеченного объема выпуска мороженной рыбы, наиболее полного использования сырьевых ресурсов прибрежной зоны и более эффективного использования Петропавловского портового холодильника необходимо выделить в полное распоряжение рыбной промышленности Камчатки шесть морских производственных рефрижераторов-морозильщиков (проект № 600) с суточной мощностью морозилки 50 тонн и емкостью грузовых трюмов 600 тонн.

Эти рефрижераторы будут принимать парную рыбу с неводов и мелких судов на побережье, доставляя ее в замороженном виде на Петропавловский портовый холодильник. Рефрижераторы-морозильщики будут работать круглосуточно...

Емкость камер хранения портового холодильника составляет 8 000 тонн, из них по распоряжению Совета Министров РСФСР передано в аренду торгующим организациям 4 000 тонн, остаток емкости для рыбной промышленности составляет 4 000 тонн. Холодильник должен сделать в году девять оборотов и дать 36 000 тонн.

Дополнительная потребность в сельдеобрабатывающих плавбазах определена в количестве двух плавбаз с учетом имеющихся сельдяных плавбаз «Ламут», «Советская Камчатка» и поступающей в 1962 г. плавбазы «Чукотка». Добыча сельди судами, сдающими уловы на плавбазы, по плану 1965 г. составляет 320 тыс. центнеров. Имеющиеся три плавбазы имеют разовую

вместимость: «Ламут» — 1 800 тонн, «Советская Камчатка» и «Чукотка» — по 2 500 тонн, итого 6 800 тонн. За период лова сельди плавбазы с базированием на Петропавловск должны сделать по три оборота и обеспечить прием сельди в количестве 204,0 тыс. центнеров. Для приема остающихся 116 тыс. центнеров требуется выделение двух плавбаз типа «Чукотка».

В целях повышения сортности выпускаемой продукции намечается устройство на всех сельдеобрабатывающих базах стационарных железобетонных чанов взамен существующей временной брезентовой емкости. Общее наличие такой емкости 515,0 тыс. центнеров.

Расчеты показывают, что железобетонные чаны дешевле брезентовых. Стоимость одного брезентового чана с установкой составляет 140 рублей, стоимость такого же бетонного чана — 267 рублей. Срок службы брезентового чана — один год, бетонного — превышает двадцать лет и практически во времени не ограничен. Таким образом, ежегодная амортизация, отлагающаяся на себестоимости рыбопродукции, составляет по брезентовому чану 140 рублей, а по бетонному (при амортизации 5 %) — 14 рублей 35 копеек, то есть в десять раз дешевле. В пересчете на 7 700 штук чанов годовая экономия составляет 976 тыс. рублей.

Консервное производство. Мероприятиями по развитию рыбной промышленности Камчатки на 1965 г. намечается обеспечить выпуск консервов в объеме 620 800 туб, против 49 880 туб, по контрольным цифрам Главдаль-востокрыбпрома.

При разработке наметок семилетнего плана ранее выпуск консервов намечался в размере 90 млн банок, но затем вследствие изменения сырьевой базы лососевых и ветхости консервных заводов Камчатрыбпром снизил эту цифру до 49,8 млн банок.

Консервные заводы. В составе рыбообрабатывающих предприятий Камчатрыбпрома девятнадцать консервных заводов, которые имеют шестьдесят одну линию по выработке натуральных консервов и одиннадцать линий по выработке закусочных консервов.

Почти все консервные заводы имеют облегченные здания в виде легких деревянных каркасов, обшитых кровельной жстью. Такие заводы рассчитывались только на короткий период работы во время подхода к берегу лососевых рыб (один месяц в году). Значительная часть таких консервных заводов, расположенных на юго-западном побережье Камчатки, потеряли свою сырьевую базу и работать не могут. В то же время имеющиеся подходы лосося к северо-восточному побережью не могут быть использованы ввиду отсутствия там консервных заводов.

На северо-востоке Камчатки имеются только два ветхих бывших японских консервных завода (в Анапке и Олютоке), на которых сейчас работать нельзя ввиду угрозы их обвала и полного износа оборудования.

В целях более полного использования лососевых рыб на выпуск консервов и использования этих же консервных мощностей на выпуск разнообразных видов консервов из других пород рыб, намечается строительство новых консервных заводов в Олюторском и Оссорском рыбокомбинатах, а также на северо-западе в Крутогоровском рыбокомбинате мощностью по 5 млн банок консервов в год. Кроме того, при Петропавловском рыбокомбинате намечается строительство консервного завода мощностью 7 млн банок консервов широкого ассортимента в год.

Необходимо обновить оборудование действующих консервных заводов: сорок пять линий фирмы «Троер-Фокс», введенных в эксплуатацию в 1927—1930 гг., восемнадцать линий заводов Главпродмаша и девять высокопроизводительных линий, введенных в эксплуатацию в 1959 г.

Консервное оборудование фирмы «Троер-Фокс» вследствие длительной его эксплуатации предельно изношено, что вызвало снижение его первоначальной производительности с 120 до 60 банок в минуту. Запасные части к этому оборудованию отсутствуют. Ежегодно производимые дорогостоящие ремонты нужных результатов не дают. Консервные заводы, имеющие такое оборудование, работают неустойчиво и неудовлетворительно.

Изношенное консервное оборудование «Троер-Фокс» необходимо заменить новым оборудованием производительностью 250 банок в минуту. Консервное оборудование заводов Главпродмаша, введенное в эксплуатацию в 1954—1955 гг., имеет ряд существенных конструктивных недостатков, работает крайне неустойчиво, выпускает много деформированных банок.

Многолетние работы по доводке этого оборудования до рабочего состояния положительных результатов не дали. Даже такая мера, как снижение паспортной производительности с 120 до 60 банок в минуту, положения дел не изменило.

Консервное оборудование заводов Главпродмаша подлежит безусловной замене...

Жестянобаночное производство. В составе оборудования Петропавловской жестянобаночной фабрики имеются две линии фирмы «Троер-Фокс» и две линии фирмы «Кирхайс». Линии «Троер-Фокс» на фабрике эксплуатируются с 1939 г., а до этого времени, то есть с 1927 г., эксплуатировались на Владивостокской жестянобаночной фабрике.

Вследствие длительной эксплуатации оборудование этих линий имеет предельный физический износ, что послужило причиной снижения производительности с 360 до 140 банок в минуту, а также снижено качество выпускаемой банки. Ремонт этого оборудования из-за отсутствия запасных частей сопряжен с большими трудностями и обходится крайне дорого, так как требует привлечения высококвалифицированных специалистов. Дальнейшее использование этого оборудования может повлечь за собой ухудшение

качества вырабатываемой банки, а как следствие, — на консервных заводах увеличится количество технического брака консервов.

Оборудование двух консервных линий фирмы «Кирхайс» имеет низкую производительность — 120 банок в минуту и является морально устаревшим. Эксплуатация этого оборудования нецелесообразна, оно подлежит замене.

Для обеспечения выполнения плана выработки консервных банок необходимо Петропавловской жестянобаночной фабрике выделить: [автоматические линии по производству сборных цилиндрических банок из листовой жести производительностью 450 банок в минуту — 4 шт., и автоматические линии для многокрасочной литографии консервной жести производительностью 5 000 листопрогонов в час — 2 шт.].

Для осуществления выпуска консервных банок с высококачественным товарным видом необходимо построить на Петропавловской жестянобаночной фабрике цех многокрасочной литографии консервной жести в третьем квартале 1962 г.

Паросиловое хозяйство. Котельные установки предприятий Камчатрыбпрома работают на привозном каменном угле, средняя стоимость которого составляет 62,5 рублей за тонну. Общее количество завозимого на Камчатку угля достигает 170 тыс. тонн в год на сумму 10 500 тыс. рублей, при этом на долю транспортных расходов падает 60 %, что составляет 6 000 тыс. руб.

В то же время стоимость одной тонны жидкого топлива — мазута — вместе с транспортными расходами составляет 40 рублей за тонну, при этом его калорийность на 35—40 % выше, чем у угля. Экономия от перевода котельных установок с твердого на жидкое топливо должна составить 2,4 млн рублей в год.

Жиромучное производство. Выработка кормовой рыбной муки на предприятиях Камчатрыбпрома осуществляется на двенадцати жиромучных заводах, на которых имеется пять установок фирмы «Рененбург», шесть установок Мелитопольского завода ИМЗ-10 и одна малопроизводительная установка «Калифорния-пресс».

Импортные установки фирмы «Рененбург» и «Калифорния-пресс», введенные в эксплуатацию в 1927—1930 гг., вследствие длительной их эксплуатации имеют предельный физический износ и подлежат списанию в лом. Здания этих шести заводов настолько ветхие, что не обеспечивают безопасную обслуживающему персоналу.

Для обеспечения выполнения плана выработки кормовой муки на Камчатке необходимо, взамен изношенных, построить восемь новых жиромучных заводов с новым высокопроизводительным оборудованием...

По оборудованию для холодильников. На предприятиях Камчатрыбпрома находятся в эксплуатации четыре 700-тонных абсорбционных холодильника

с морозкой 50 тонн в сутки и девять 500-тонных абсорбционных холодильников с морозкой 200 тонн в сутки.

Годовой расход холода по 700-тонному холодильнику равен 1 085 000 тыс. калорий. Для выработки этого количества холода расходуется 2 400 тонн сахалинского угля, общая стоимость которого 150 тыс. рублей (при стоимости 62,5 рубля за тонну). Затраты на электроэнергию для выработки вышеуказанного количества холода составят за год 49 тыс. рублей. Расход холода по 500-тонному холодильнику составляет 470 000 тыс. калорий. На выработку этого количества холода расходуется 646 тонн угля стоимостью 40,4 тыс. рублей. При установке компрессоров затраты на электроэнергию составят 21,5 тыс. рублей. Следовательно, экономия по всем тринадцати холодильникам равна 574,1 тыс. рублей.

Однако эффективность перехода на компрессионное оборудование этим не ограничивается. Многолетняя практика эксплуатации абсорбционных холодильников, особенно 700-тонных, показала, что даже при очень опытным обслуживающем персонале невозможно добиться проектной морозильной мощности. На тех же холодильниках, но переведенных на компрессорное оборудование, можно добиться устойчивого температурного режима, обеспечивающего проектную мощность.

Следует также иметь в виду, что при переводе холодильников на компрессорное оборудование штаты обслуживающего персонала котельных будут сокращены, что даст экономию примерно 65 тыс. рублей, а всего экономия от перевода холодильников будет равно 639,1 тыс. рублей...

Создание устойчивой энергетической базы на Камчатке. Камчатская область не имеет единой электроэнергетической системы. Каждое предприятие обеспечивает себя электроэнергией самостоятельно за счет собственных мелких электростанций. На ряде предприятий имеется несколько таких электростанций. Во многих случаях каждый цех и участок предприятий имеют свою отдельную электростанцию.

От этих электростанций подается электроэнергия для освещения жилых поселков. Пользование бытовыми приборами на большинстве предприятий запрещено ввиду малой мощности электростанций. Электроэнергия для освещения дается только несколько часов в вечернее время до полуночи.

Суммарная мощность электростанций всех рыбообрабатывающих предприятий Камчатки без колхозов составляет 11 498 киловатт и складывается из многочисленных агрегатов преимущественно малой мощности: от 24 до 100 киловатт.

Общее количество агрегатов составляет 98 единиц, при этом разнотипность их доходит до 25 наименований, что серьезно осложняет условия эксплуатации и ремонта. Преобладающее количество дизельгенераторов является высокооборотными агрегатами с ограниченным моторесурсом. Практически такие

дизельгенераторы свои моторесурсы вырабатывают в течение одного года, а последующие ремонты высокооборотных двигателей в условиях рыбокомбинатов при отсутствии запасных частей не обеспечивают длительной и устойчивой работы. Поэтому на электростанциях, как правило, один или два агрегата постоянно находятся в состоянии ремонта, что существенно снижает коэффициент использования установленных мощностей.

В то же время единовременная нагрузка в напряженный период путины 1962 г. составит около 22 тыс. кВт, а в дальнейшем она возрастет до 50 тыс. кВт. Таким образом, разрыв между имеющейся генераторной мощностью электростанций и нагрузки уже в 1962 г. составляет 10,5 тыс. кВт. При таком положении невозможно добиться полного использования производственных мощностей консервных заводов, холодильников, средств механизации, а также обеспечения элементарных культурно-бытовых нужд трудящихся.

Это обстоятельство вызывает настоятельную необходимость значительного увеличения мощности электростанций, хотя бы до уровня минимального обеспечения производственных и культурно-бытовых потребностей. Для обеспечения производственных и культурно-бытовых нужд электроэнергией мощность электростанций рыбообрабатывающих предприятий Камчатки должна составлять: в 1962 г. — 22 000, в 1963 г. — 25 300, в 1964 г. — 30 200, в 1965 г. — 35 600 кВт.

Мероприятиями намечается ускорение строительства первой очереди Петропавловской и Усть-Камчатской ТЭЦ, начало строительства второй очереди этих ТЭЦ, строительство Паужетской геотермической электростанции, проектирование и строительство Корфской ТЭЦ на местном угле, дизельных электростанций мощностью 2 000—2 500 кВт в Оссоре, бухте Лаврова, Олюторке, Кротогорова и Октябрьском.

Кроме того, для объединения и реконструкции существующих электростанций, необходимо выделить целевым назначением для рыбной промышленности Камчатки дизельгенераторы стационарные тихоходные (по годам в штуках):

Мощность, кВт	1962 г.	1963 г.	1964 г.	1965 г.
400	23	—	—	—
270	18	—	—	—
200	10	—	—	—
600	—	12	—	—
1 000	—	—	6	—
Итого:	51	12	6	—

Новые и реконструированные электростанции с однотипными малооборотными дизельгенераторами позволяют сократить численность обслуживающего персонала на 180 человек с годовой экономией зарплаты 110 тыс. рублей, себестоимость одного киловатт-часа снизить с 11 копеек до 7,4 копейки. Это дает 1 824 тыс. рублей экономии в год.

В целях более рационального использования мощностей электростанции в ближайшие два года необходимо осуществить централизованное энергоснабжение в Озерновском, Октябрьском, имени Кирова, Крутогоровском, Корфском, Анапкинском и Олюторском рыбокомбинатах, для чего Камчатрыбпрому в 1963 г. необходимо выделить провода голого 35 тонн, трансформаторов силовых в комплекте с распределительным устройством на 2 800 кВа.

По флоту, судоремонту и связи. Потребность в пополнении промыслового флота рассчитана, исходя из необходимости вылова 5,0 млн центнеров рыбы... В дополнительную потребность приемно-транспортного флота включена поставка для рыбной промышленности Камчатки семи сухогрузных теплоходов типа «Андижан». Потребность в этих судах объясняется необходимостью обслуживания экспедиционного флота (завоз тары, угля, соли, орудий лова, консервной банки, вывоз готовой продукции).

Ранее эту работу выполняли имеющиеся в распоряжении рыбной промышленности пароходы «Якут», «Щорс», «Барнаул», «Чапаев», «Сима», «Рылеев», «Орочон», «Анатолий Серов» и другие всего до 25 единиц, которые перевозили в год разных путинных грузов до 210 тыс. тонн.

Рост промыслового флота и развитие экспедиционного промысла в отдаленных промысловых районах вызывает увеличение таких перевозок, однако количество вспомогательного флота рыбной промышленности резко идет на убыль ввиду его износа. Пароходы «Чапаев», «Сима», «Рылеев» списаны и сданы на слом. В настоящее время идет оформление списания парохода «Терек», который стоит на судовой верфи свыше десяти лет. Несколько лет ремонтируется пароход «Петр Соловьев», имеющий большие конструктивные недостатки.

Старые пароходы-угольщики «Якут» и «Барнаул» дореволюционной постройки имеют большой износ. В таком же состоянии находится пароход «Щорс», работающий на жидком топливе. Пароходы-угольщики «Орочон» и «Эскимос» переоборудованы под плавбазы. Ввиду большой ветхости этим судам не разрешается производить капитальный ремонт. Они эксплуатируются до полного износа и в ближайшие годы подлежат списанию.

Министерство морского флота СССР не идет на выделение нам в аренду для этих целей своих судов. Специфика эксплуатации вспомогательных судов рыбной промышленности не укладывается в режим и нормы Минморфлота, но обойтись без такого обслуживания промысловый флот не может, поэтому необходимо решать вопросы систематического пополнения такого обслуживающего флота вместе с промысловым в собственность рыбной промышленности.

Для обеспечения ремонта имеющегося и поступающего флота рыбной промышленности Камчатки необходимо довести мощности судоремонтных

предприятий до 36,0 млн рублей в год только по судоремонту, в том числе Петропавловской судовой верфи имени В. И. Ленина до 26,0 млн рублей против 11,9 млн по плану 1962 г. и Петропавловского судоремонтно-механического завода до 10,0 млн рублей против 3,0 млн по плану 1962 г.

Мощность дизельного парка рыбной промышленности Камчатки в настоящее время превышает 215 тыс. л. с., а к 1965 г. она возрастет до 320 тыс. л. с.; количество агрегатов соответственно увеличится с 1 550 до 2 190... Общая потребность до конца семилетки определена в количестве:

- судовые главные дизели — 434 единицы, в том числе для мелкого флота дизели типа ЗД6 — 190 штук;

- вспомогательные дизели — 539 единиц;

- дизельгенераторы — 207 единиц.

Численный рост промыслового и транспортного флота неотложно требует ускорения реконструкции Петропавловского морского рыбного порта с завершением строительства причалов, котельной, мастерских межрейсового ремонта, складов и подъездных путей.

Рост собственного флота и постоянная работа в зоне камчатских вод флотилий других областей и краев требует также ускорить решение вопроса выносного радицентра рыбной промышленности в окрестностях г. Петропавловска с мощностью передатчиков 17,5 киловатт.

Имеющийся в настоящее время радицентр Камчатрыбпрома, расположенный непосредственно в городской черте, не обеспечивает нужд флота. Большая часть судов, находящихся в море, длительное время не может иметь радиосвязи с берегом ввиду перегруженности радицентра. Кроме того, по техническим причинам дальнейшая эксплуатация радицентра в черте города запрещается радиоинспекцией.

Погрузо-разгрузочные работы на побережье, механизация тяжелых и трудоемких работ в рыбной промышленности. Единственным устойчивым средством транспортной связи на побережье Камчатки является морской транспорт. Все организации и предприятия Камчатки не могут существовать без морских перевозок, так как их работа всецело зависит от завоза снабжения и вывоза готовой продукции. Грузовые операции в условиях открытых рейдов для всех организаций и предприятий побережья по сложившейся традиции выполняют рыбокомбинаты, хотя это и не является их обязанностью. Только в одном Усть-Камчатске имеется морской порт Министерства морского флота. Грузооборот рыбокомбинатов Камчатской области (без Петропавловского морского рыбного порта) в 1960 г. составил 477 780 тонн. В 1965 г. грузооборот только по перевозкам для рыбной промышленности возрастет до 800 тыс. тонн.

Отсутствие на рыбокомбинатах перегрузочной механизации и применяемый на погрузо-разгрузочных работах малопродуктивный ручной труд

ограничивают пропускную способность портпунктов, что наносит огромный ущерб рыбной промышленности, так как с рыбокомбинатов не вывозится своевременно готовая рыбопродукция, с опозданием доставляются грузы материально-технического снабжения, срываются плановые грузоперевозки.

Техническая оснащенность рыбокомбинатов средствами погрузо-разгрузочной механизации не изменилась. Имеющиеся в наличии одиннадцать импортных кранов, находящиеся в эксплуатации с 1953 г., из-за отсутствия запчастей изнашивались, малоэкономичны, с низкими технико-эксплуатационными характеристиками, требуют капитального ремонта. Следовательно, не изменилась и технология производства погрузо-разгрузочных работ. Почти все грузы перерабатываются на берегу вручную. По этим причинам нормы грузовых работ рыбокомбинатами выполнялись в 1959 г. — на 60 %, в 1960 г. — на 64 %, в 1961 г. — на 67 %.

Перестройка работы предприятий рыбной промышленности, переход на добычу рыбы активным флотом, сдача уловов на рефрижераторы-морозильщики и плавбазы вызвали резкое сокращение персонала береговых предприятий рыбной промышленности. В то же время растет грузопоток для других организаций, с обслуживанием которых рыбокомбинаты не справляются и справиться не могут. Особенно интенсивно растет поток грузов на рыбокомбинаты Октябрьский, Кировский, Оссорский и Корфский, расположенные в зонах районных центров.

Рыбокомбинаты побережья, не имея причалов и соответствующей механизации, разгрузку пароходов ведут медленно, себестоимость разгрузки очень высокая...

Петропавловский морской рыбный порт. ... Является в настоящее время основной базой тралового и рефрижераторного флота, на долю которого приходится около одной трети добычи рыбы по Камчатрыбпрому. В настоящее время в порту базируется до 180 единиц промыслового и транспортного флота. Однако в результате крайне ограниченного объема капитальных вложений, выделяемых Камчатрыбпромом на строительство рыбного порта, его реконструкция осуществляется совершенно недостаточными темпами.

При сметной стоимости реконструкции 7,722 млн рублей, фактически с 1955 г. (начало реконструкции) до 1 января 1962 г., то есть за семь лет, освоено 1,392 млн рублей. На 1962 г. выделен объем капитальных вложений всего в сумме 0,580 млн рублей.

Для нормальной эксплуатации порта необходимо в первую очередь построить причальные сооружения, мастерскую межрейсового ремонта, складские помещения, котельную, выполнить работы по благоустройству территории, а также приобрести и установить средства механизации. Для выполнения первоочередных работ по Петропавловскому рыбному порту на 1963—1965 гг. требуется объем капиталовложений в сумме 3,0 млн

рублей... Их освоение позволит к 1965 г. увеличить годовой грузооборот порта со 180 тыс. тонн до 300 тыс. тонн с базированием средств в количестве 280 единиц...

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 34, д. 25, л. 18—39, 48—49.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Проект постановления Совета Министров СССР

Москва, Кремль. Постановление Совета Министров СССР «О мерах помощи в комплексном развитии экономики Камчатской области».

Совет Министров СССР постановляет:

1. В целях обеспечения комплексного развития экономики и улучшения руководства промышленными предприятиями и стройками Камчатской области, восстановить с 1 апреля 1962 года Камчатский совнархоз, упраздненный постановлением Совета Министров СССР от 19 сентября 1959 г. № 1095.

2. Считать целесообразным передачу Камчатскому совнархозу всех промышленных предприятий и организаций, входящих в состав Камчатского управления рыбной промышленности Главдальвостокрыбпрома при ВСНХ, и управление местной промышленности Камчатского облисполкома, кроме предприятий бытового обслуживания населения...

4. Одобрить мероприятия по развитию рыбной промышленности Камчатской области на 1962—1965 гг., предусматривающие повышение уровня промышленного производства к 1965 г.:

— по добыче рыбы до 5,0 млн центнеров;

— выпуску пищевой рыбной продукции до 3 600 тыс. центнеров, выработке валовой продукции до 360,0 млн рублей и получение накоплений в размере 43,5 млн рублей, с превышением против контрольных цифр семилетнего плана по добыче рыбы на 1 430 тыс. центнеров, выпуску пищевой рыбной продукции — на 1 460 тыс. центнеров и выработке валовой продукции — на 72,0 млн рублей.

Считать главной задачей советских и хозяйственных организаций Камчатской области дальнейшее развитие рыбной промышленности, укрепление рыболовецких колхозов, расширение активного промысла в открытых морях и усиление береговой обрабатывающей базы с продолжением концентрации рыбной промышленности в наиболее перспективных пунктах...

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 34, д. 25, л. 2—3.

Заключительный материал содержит историческую оценку пути, пройденного рыбной промышленностью Камчатки, анализ ее современного состояния (на середину 1987 г.) и направления возможного развития в рамках плановой советской экономики. Документ подготовлен ведущими сотрудниками Камчатского отделения Гипрорыбпрома — главным инженером А. Х. Нигматулиным и главным специалистом В. А. Бирюковым.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ БЕРЕГОВЫХ РЫБООБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ КАМЧАТСКОЙ ОБЛАСТИ

1. О СОСТОЯНИИ БЕРЕГОВОЙ ОБРАБОТКИ ЛОСОСЯ В 1950-х гг.

Чтобы понять всю сложность положения, в котором оказались в настоящее время береговые рыбообрабатывающие предприятия Камчатской области, некогда перерабатывавшие большую массу лосося (до 150 тыс. т), и на сегодня не способные значительно повлиять на обеспечение приема и переработки увеличившихся объемов добычи, необходимо познакомиться с изменениями, которые произошли здесь в середине 1950-х гг.

В начале 1950-х гг. на побережье действовало 33 рыбокомбината, в составе которых было 130 рыбозаводов и баз, занимающихся посолом рыбы, а также 50 рыбоконсервных заводов. В общей структуре производственных рыбообрабатывающих мощностей береговые предприятия занимали доминирующее положение. До начала 1940-х гг. добыча и обработка рыбы велась только на берегу, и только с середины 1940-х гг. появилось активное рыболовство (табл. 1).

Таблица 1

Год	1939	1941	1945	1951	1953	1954	1955
Добыча рыбы, тыс. т	62,7	107,1	155,1	207,4	209,2	128,8	223,0
Прием на берег, тыс. т	62,7	107,1	152,6	195,3	185,9	113,1	192,8
Удельный вес, %	100,0	100,0	98,0	94,0	89,0	88,0	86,0
Из общего приема на берег — прием лосося, тыс. т	42,3	84,6	104,3	152,8	140,1	68,0	98,8
Удельный вес от приема на берег, %	67,0	79,0	68,0	78,0	75,0	60,0	51,0
Количество ставных неводов	115	108	206	163	202	232	

Исторически основу добычи составлял лосось, удельный вес которого, как видно из табл. 1, в начале 1950-х гг. доходил до 78 %.

Лосось был основой, на нем создавались рыбные промыслы Камчатки, на нем же в дальнейшем основывалась и создавалась рыбная промышленность. С учетом решения главной задачи — переработки лосося — размещались предприятия, строились консервные заводы, обустроивались заводы, занимавшиеся посолом рыбы.

Особенно развитым в отношении обработки лосося было западное побережье, где подходы его были гораздо мощнее, чем на восточном (табл. 2).

Таблица 2

Год	1951	1952	1953	1954	1955
Прием лосося в обработку, тыс. т	152,8	78,4	140,1	68,0	98,8
В том числе западное побережье, тыс. т	126,7	58,8	117,6	52,2	71,0
Удельный вес, %	83,0	75,0	84,0	77,0	72,0

Как видно из данных табл. 2, удельный вес приема лосося предприятиями западного побережья составлял более 80 % от общей его добычи.

На 1 сентября 1952 г. на этом побережье работало 15 рыбокомбинатов, в составе которых действовало 69 посольных заводов и баз, а также 35 рыбоконсервных заводов. Основная часть всех этих предприятий, кроме обработки лосося, обработкой других видов рыбы не занималось.

Сложившееся направление лосося по видам обработки определило развитие мощностей заводов области по специализации. Направление лосося по видам обработки характеризуется следующими данными (табл. 3):

Таблица 3

Год	1951	1952	1953	1954	1955
Прием лосося всего, тыс. т	152,8	78,4	140,1	68,0	98,8
Направление:					
— на посол, тыс. т	120,7	55,2	115,0	37,4	69,9
удельный вес, %	79,0	70,0	82,0	55,0	70,0
— в консервы, тыс. т	32,1	23,2	25,1	30,6	29,2
удельный вес, %	21,0	30,0	18,0	45,0	30,0

Как видно, до 80 % лосося направлялось в посол. Этим объясняется тот факт, что основу мощностей составляли посольные предприятия, которых насчитывалось 130 заводов и баз, где никаких других видов обработки не было.

Выработку консервов вели 50 заводов, объем и ассортимент которых характеризуется следующим образом (табл. 4).

Таблица 4

Год	1951	1952	1953	1954
Выработка консервов, муб	56,7	44,8	57,0	65,1
В том числе лососевые, муб	53,8	38,8	47,2	50,8
Удельный вес, %	95,0	87,0	83,0	78,0
Другие консервы, муб	2,9	6,0	9,8	14,3

От 80 до 90 % всех выпускаемых консервов были лососевыми. Это говорит о том, что консервные заводы в основном были оснащены оборудованием для обработки лосося. В эти годы в небольших количествах обрабатывались и другие виды рыбы, удельный вес которых был невелик. Их промысел бригадами береговых заводов (кроме сельди) носил эпизодический характер.

Слабым было техническое оснащение заводов. Если говорить о посоле рыбы, то оно характеризуется состоянием посольных цехов. В 1930-х гг. до

60 % лосося из-за отсутствия чановой емкости солилось стоповым посолом, в 1945 г. — 50 %, в 1950 г. — 47 %. Стоповым посолом солили по 1952 г. включительно.

В начале 1950-х гг. на заводах было в эксплуатации чанов общей емкостью на 107 тыс. т, в том числе 56 — бетонная и деревянная и 51 — брезентовая. Из всей чановой емкости только 41,2 тыс. т находилось под укрытием, остальное (60 %) — на открытых площадках. Из 130 заводов и баз, занимающихся посолом рыбы, только 31 завод имел холодильники общей вместимостью 6 740 т, основная емкость в которых отводилась для хранения икры.

Такое состояние заводов, их оснащение холодильными емкостями сказывалось на качестве продукции (табл. 5).

Таблица 5

Год	1935	1936	1941	1945	1950	1955
Продукция 1-го сорта, %	18,9	18,9	37,7	38,3	25,0	46,2
Продукция 2-го сорта, %	61,2	47,3	48,0	42,4	45,5	45,2
Нестандарт, %	19,9	33,8	18,3	19,3	29,5	8,6
Выработка мало- и средне-соленого лосося, тыс. т	—	—	1,3	1,5	0,9	1,4
Удельный вес в общем выпуске, %	—	—	2,8	4,4	1,4	2,8

Холодильники. Всего в начале 1950-х гг. на предприятиях действовали 46 холодильников, 15 из которых имели стеллажные морозильные камеры общей производительностью 252 т рыбы в сутки. Единовременная емкость камер хранения для мороженого сырья — 5 720 т. Остальные 31 холодильник, как говорилось выше, были предназначены для хранения икры и соленой рыбы. Из 46 холодильников 37 были построены в 1928—1933 гг. на японских базах.

Консервные цехи. Действовало 50 цехов. Среднегодовая мощность этих цехов в 1951—1955 гг. составляла 130,6 муб, выпуск же консервов составил 58,6 муб. Главным назначением заводов была обработка в летний период лосося, выпуск из него натуральных консервов. На заводах действовали 105 линий по выработке лососевых натуральных консервов, 10 линий крабовых и 13 линий по выработке закусочных консервов.

Все заводы были построены в период 1927—1931 гг. Из записки Главкамчатрыбпрома министру рыбной промышленности СССР (1954 г.): «Все здания заводов состоят из металлических и деревянных каркасов, обшитых оцинкованным железом или досками, не отапливаемые, приспособленные к работе только в летний период года. Все здания требуют капитального ремонта. Оборудование на всех заводах в большинстве своем требует замены или модернизации».

Энергетическое обеспечение было рассчитано на работу только в летний период. Мощность электростанций всех 130 заводов в 1951 г. составляла 8 620 кВт.

Таково было состояние производства.

Большая масса заводов требовала большой численности работающих. Резко выраженная сезонность требовала ежегодного притока рабочей силы. В начале 1950-х гг. ежегодно на береговые заводы завозилось от 16 до 24 тыс. чел. сезонных рабочих по организованному набору из центральных областей страны. В 1953 г., например, на 1 февраля численность работающих составляла 16 880, на 1 августа — 33 900 чел. На 1954 г. планировался завоз 23 300 чел. сезонных рабочих.

Таким, в общих чертах, было рыбное хозяйство области в начале 1950-х гг. В этот период в результате развития активного промысла лосося японскими рыбопромышленниками в море, в местах нагула и на путях миграции, стали падать его подходы на нерест к побережью Камчатки. Уловы лосося снизились (табл. 6).

Таблица 6

Годы	1951— 1952	1953— 1954	1955— 1956	1957— 1958	1959— 1960	1961— 1962
Прием лосося, тыс. т:						
— нечетные годы	152,8	140,1	98,8	94,1	56,3	41,3
— четные годы	78,3	68,0	66,7	14,2	22,0	27,6

Большая масса заводов лишилась сырья, ничем другим, кроме обработки лосося, они заниматься не могли. К работе в зимний период их цеха не приспособлены, да и делать им нечего зимой, поскольку флота для добычи разнорыбцы нет, баз-убежищ для флота также нет. Кризисную ситуацию характеризует загрузка консервных заводов, куда рыба направлялась в первую очередь. Использование мощностей консервных цехов в 1951—1956 гг. показано в табл. 7.

Таблица 7

Рыбокомбинаты	Заводов	Среднегодовая мощность, туб	Выработка за год, туб	Использование мощностей, %
Сопочный	2	3 400	420	12
Ичинский	2	5 200	1 680	32
Колпаковский	3	4 900	1 410	29
Им. С. М. Кирова	4	15 900	5 990	38
Пымтинский	3	9 000	2 350	26
Кихчикский	2	11 800	5 440	46
Митогинский	1	2 300	900	39
Большеречский	4	9 400	4 070	43
Озерновский	6	22 600	9 770	43
Русаковский	1	1 000	780	78
Кичигинский	1	1 600	850	53

Так использовать мощности дальше было нельзя, а загрузить их было нечем. Что было делать с 17 тыс. чел., постоянно работавших на этих заводах, большая часть которых осталась без загрузки? Надо еще учесть, что вокруг

этих заводов были сформированы поселки, где проживали 75,5 тыс. чел., в том числе 51,5 тыс. постоянно проживающих.

Жилой фонд расположен в 154 поселках и составлял 233 тыс. кв. м, из кото-рых 160 тыс. представляли каркасно-засыпные и сезонные строения, в том числе 112 тыс. — бараки, 22 тыс. — утепленные палатки, 6 тыс. — землянки. Ко всему этому, на летний период для проживания сезонных рабочих устанавливались 1 000 брезентовых палаток.

Добавим еще, что к середине 1950-х гг. из-за снижения подходов лосося и уменьшения в связи с этим выпуска продукции береговые предприятия резко ухудшили свою финансовую деятельность. Убытки рыбной отрасли по курсу денег 1961 г. показаны в табл. 8.

Таблица 8

Год	1954	1955	1956
План	7,7	8,0	6,4
Отчет	40,0	30,3	21,0

Только за три года сверхплановыми убытками государству был нанесен ущерб 69,2 млн руб.

Это было время, когда после окончания войны прошло всего десять лет, страна испытывала во всем острую нужду. В этих условиях естественно встал вопрос, как содержать такое хозяйство и следует ли его содержать с учетом технического состояния, его специализации и резкого сокращения сырьевых ресурсов?

Таким образом встала задача принятия немедленных мер по коренной перестройке рыбного хозяйства области. В этих условиях единственно правильным было решение по осуществлению концентрации этих предприятий, закрытию мелких и неперспективных, с одновременным созданием крупных предприятий в наиболее перспективных районах.

Здесь еще надо учесть, что теперь перспектива заводов зависела от промыслового флота (теперь он должен загружать берег белорыбией), возможности работы с ним в условиях открытого побережья, обеспечения безопасности мореплавания и создания минимальных условий убежища для них. Многие заводы, находясь в хороших промысловых районах, не могли обеспечить этого. Вот почему пришлось закрыть все заводы Пымтинского, Кихчикского, Митогинского рыбокомбинатов с хорошими сырьевыми ресурсами, но без убежищ для флота.

В ходе концентрации к 1961 г. были упразднены три рыбопромышленных треста, семь моторно-рыболовных станций с их областным управлением, 16 рыбокомбинатов. В составе рыбокомбинатов из 130 осталось только 25 заводов и баз, 15 рыбоконсервных цехов. Одновременно были укрупнены и рыболовецкие артели. Вместо 42 мелких рыболовецких артелей создано 12

крупных рыболовецких колхозов, которым было передано все имущество бывших моторно-рыболовных станций. На оставшихся заводах была развернута перестройка их на обработку разнорыбицы, которая видна из объема обработки (табл. 9).

Таблица 9

Год	1951	1952	1953	1957	1961
Прием рыбы всего, тыс. т	195,3	110,4	185,9	205,6	198,6
В том числе разнорыбицы (без сельди), тыс. т	12,7	8,3	9,1	34,4	65,9
Удельный вес, %	6,5	7,5	5,0	16,7	33,2

Трудности этой перестройки заключались в том, что все производство было приспособлено на работу только в летний период, отсутствовала энергетика, жильем для рабочих были в основном бараки.

Перестройка объектов производственного назначения в основном велась за счет средств и материального обеспечения на капитальный ремонт, отдельные объекты — за счет ссуд Госбанка. Основной их части ни в каких титульных списках не было, поэтому не было и не могло быть комплексной застройки с проработкой увязанного генерального плана.

Чаще всего строили объекты первой производственной необходимости. В этом случае страдали объекты вспомогательного производства, энергетики, бытового обеспечения. Этим можно объяснить то, что и по сегодняшний день на многих заводах не решены вопросы водо-, паро-, электроснабжения, канализации и очистки стоков, устройства бытовых помещений, хозяйства портовых пунктов, транспорта. Отстали в своем развитии посол и заморозка рыбы.

2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ БЕРЕГОВЫХ РЫБООБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В настоящее время в состав производственного объединения «Камчат-рыбпром» на правах производственных единиц входят 12 береговых рыбообработывающих предприятий, в том числе Хайрюзовский, Крутогоровский, Октябрьский, Озерновский, Петропавловский, Усть-Камчатский, Олоторский рыбоконсервные заводы (РКЗ); Им. С. М. Кирова, Хайлюлинский, Оссорский, Анапкинский, Корфский рыбозаводы (РЗ) и Командорский зверозавод.

В целях наиболее полного использования сырьевых ресурсов некоторые заводы имеют в своем составе базы сезонной 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 — на бывшем РЗ-3 (Хайлюля), Оссорский РЗ — в пос. Кострома, Тымлат, Анапкинский РЗ — на бывшем РКЗ-72, Корфский РЗ — на р. Вывенка в пос. Пахачи (сельдь).

В экономическом отношении береговые предприятия в последние годы работают устойчиво, обеспечивают высокую рентабельность производства. Удельный вес береговых предприятий в общем объеме производства показывают следующие данные (табл. 10).

Таблица 10

Годы	1985			1986		
	КРП	В том числе береговые предприятия	Удельн. вес, %	КРП	В том числе береговые предприятия	Удельн. вес, %
Выпуск товарной продукции	974,7	274,7	28,2	1 026,7	252,1	24,6
Пищевая продукция, включая консервы	789,7	245,9	31,1	817,8	193,0	23,6
Прибыль	176,0	71,8	40,8	218,0	70,4	32,3

Среди видов рыбы, добываемой на шельфе у побережья, ведущее положение в обработке занимает лосось, объемы добычи и переработки которого стали определять структуру и развитие мощностей береговых предприятий (табл. 11), тыс. т.

Таблица 11

Год	1981	1983	1984	1985	1986
Прием рыбы-сырца и полуфабрикатов, всего	91,7	101,3	100,2	107,6	108,2
В том числе рыба-сырец	67,9	67,1	64,0	72,5	76,1
Из нее лосось	36,9	39,3	33,2	35,2	34,1

В общем приеме рыбы-сырца удельный вес лосося в последнем пятилетии составлял от 59 до 45 %. В общем вылове этого вида прием в обработку береговыми предприятиями в последние годы выглядит следующим образом (табл. 12).

Таблица 12

Годы	1981	1983	1984	1985	1986
Вылов лосося, тыс. т	76,0	83,8	63,2	59,6	56,6
Прием береговыми предприятиями, тыс. т	36,9	39,3	33,2	35,2	34,1
Удельный вес, %	48,5	46,9	52,5	59,0	60,2

Прием лосося береговыми предприятиями на протяжении последних лет остается примерно постоянным, причем в год максимального вылова в 1983 г. он также был максимальным и составлял 47 % от вылова.

Объемы приема рыбы в обработку определяются мощностями предприятий и их техническим состоянием на 1 января 1987 г.:

1. *Производство консервов*: 817 туб в смену, в том числе натуральных — 620 туб в смену; всего — 108,43 муб в год.

2. *Заморозка*: 485 т в сутки, 16,9 тыс. т в год.

3. *Чановая емкость*: количество чанов — 1 727, емкость — 10 085 т.

4. *Емкость холодильников*: 38,86 тыс т.

5. *Выпуск консервной продукции*: 108,25 муб в год, процент использования мощности — 99,8 %.

6. *Выпуск мороженой продукции*: 14,39 тыс. т в год, процент использования мощности — 80,6 %.

Консервное производство на береговых предприятиях представляет собой развитое хозяйство с выпуском широкого ассортимента продукции, основной номенклатурой в котором являются: консервы натуральные из лосося и океанических рыб, из обжаренной рыбы в соусах, фаршевые и другие. Заводы способны работать практически на любом из видов рыбы, добываемом в Дальневосточном бассейне.

Использование мощностей на 98,9 % говорит о том, что на заводах трудно рассчитывать в дальнейшем на увеличение производства консервов без осуществления мероприятий по их развитию. При таком высоком использовании усложняется решение вопросов надежной технической эксплуатации оборудования, а также освоения новых видов продукции.

Здания консервных цехов Озерновского, Петропавловского, Крутого-ровского, Олюторского находятся в удовлетворительном состоянии. Имеется возможность развития их мощностей за счет технического перевооружения.

Консервные цеха Хайрюзовского и Октябрьского заводов размещены в металлических не отапливаемых складах и находятся в неудовлетворительном техническом состоянии. В этих цехах нет вентиляции, неудовлетворительные условия промышленной санитарии, нет бытовых помещений для рабочих. В Хайрюзовском РКЗ ведется оборудование нового цеха, в Октябрьском требуется его строительство.

Посол лосося в производственном объединении «Камчатрыбпром» ведут заводы им. С. М. Кирова, Октябрьский, Озерновский, Петропавловский, Усть-Камчатский, Хайлюлинский, Оссорский, Анапкинский, Корфский и Олюторский на центральных базах, а также все базы сезонной обработки. Всего в посол на береговых предприятиях направляются 27 тыс. т рыбы, в том числе лосося 18,0 тыс. т, сельди — 9 тыс. т.

В посольных цехах этих заводов ведется охлажденный чановый посол. В Корфском и Анапском рыбозаводах имеются цеха посола рыбы в циркулирующих тузлуках. В последние годы ведутся работы по внедрению прерванного бочкового посола лосося.

Все засольные цеха в основном построены в 1930—1950-х гг. Здания цехов в основном деревянные с обшивкой в одну доску по каркасу. Несколько цехов оборудованы в металлических складах постройки 1951—1952 гг.

По группе капитальности и срокам службы 16 цехов из 24 находятся в ветхом состоянии. По своим конструктивным данным цеха не обеспечивают

охлажденный посол рыбы, в результате выпускаемая здесь продукция имеет низкую сортность.

Производство лососевой икры ведется в специализированных икорных цехах. В удовлетворительном состоянии находятся цеха в Усть-Камчатском, Хайлюлинском и Оссорском рыбозаводах. Икорные цеха в Хайрюзовском, Крутогоровском, Озерновском, Октябрьском, Корфском заводах и на всех сезонных базах размещены в приспособленных ветхих дощатых помещениях. На ряде заводов эти цеха работают в стесненных условиях из-за недостатка площадей, в них трудно обеспечить выполнение санитарных и технологических норм и правил.

Такое состояние цехов по обработке икры на некоторых предприятиях требует принятия особых мер по приведению их зданий в полное соответствие санитарным и технологическим нормативам.

Заморозка рыбы производится на всех береговых предприятиях, имеющих в составе холодильников морозильные отделения. Крупными по заморозке рыбы можно считать Крутогоровский, Октябрьский, Озерновский, Усть-Камчатский, Петропавловский РКЗ. Техническое состояние морозильных аппаратов не везде отвечает современному состоянию развития этой техники, что объясняется прежде всего тем, что многие из имеющихся морозилок — тоннельные аппараты СА-1, изготовленные на месте. Морозильные отделения слабо оснащены средствами механизации, все операции по подготовке полуфабриката, загрузка, выгрузка, тарировка продукции осуществляются вручную.

Единовременная емкость холодильников на береговых предприятиях, как показано выше, составляет 25 тыс. т. Холодильники размещены на всех предприятиях рыбной промышленности и предназначены для хранения мороженой и соленой рыбопродукции и полуфабрикатов. Основная часть этих холодильников — деревянные здания, из которых 6 720 т каркасно-засыпной конструкции, а 7 630 т — холодильники брусчатые. Из всей емкости холодильников 12 150 т — это холодильники, здания которых по группе капитальности и срокам службы находятся в ветхом состоянии, их износ составляет 70—100 %.

Из-за конструктивных особенностей деревянных холодильников старой постройки внутрикамерная транспортировка продукции не механизирована и проводится вручную.

В последние годы ведется большая работа по замене изношенных холодильников, их расширению за счет монтажа холодильников импортной поставки. Смонтированы и работают пять холодильников емкостью 2,5 тыс. т, находится в монтаже 17 холодильников на 14,5 тыс. т, заключены контракты и ведется поставка двух крупных производственных холодильников емкостью 5,0 и 3,0 тыс. т, в комплексе которых имеются производственные морозильные

цеха мощностью соответственно 200 и 100 т в сутки. Ввод в эксплуатацию всех этих холодильников должен существенно повлиять на развитие мощностей обработки лосося.

Узким местом в работе всех береговых заводов является низкий уровень механизации трудоемких процессов. Это относится прежде всего к операциям разделки и мойки рыбы, особенно лосося и трески, которые при заморозке и посоле совсем не механизированы.

Ранее выпускаемые отечественной промышленностью и частично закупленные по импорту рыботоразделочные лососевые машины, имеющиеся в консервных цехах, в настоящее время износились. Поэтому на некоторых заводах ранее механизированный процесс разделки лосося сейчас производится вручную, поскольку отечественная промышленность таких станков не выпускает.

Требуют решения вопросы поточности, механизации и автоматизации процесса стерилизации консервов.

Как уже отмечалось, не механизированы процессы посола лосося и уборки соленой продукции, а также все основные операции посола икры.

В холодильниках заморозка рыбы в основном ведется в морозильных аппаратах, изготовленных на месте, что требует больших трудовых затрат и не обеспечивает соблюдения технологических режимов.

Такое положение сложилось в результате того, что:

— во-первых, из пятилетия в пятилетие не выделяется капитальных вложений на реконструкцию предприятий, а мероприятия по развитию по годовым планам Камчатрыбпрома за счет средств капитального ремонта не обеспечиваются в достатке материалами, оборудованием и техникой;

— во-вторых, отечественная промышленность не выпускает многого из оборудования, необходимого для нужд рыбообработки. Имеющееся же в каталогах предприятий некоторое оборудование работает или неустойчиво, или если и числится, но не может быть применимо из-за неработоспособности;

— в-третьих, поддержание технологического оборудования в технически исправном состоянии требует с каждым годом все больше затрат ввиду отсутствия запасных частей как к устаревшему отечественному, так и к импортному оборудованию.

Низкий уровень механизации производственных процессов, неудовлетворительное техническое состояние технологического оборудования отдельных предприятий, недостаточное оперативное внедрение достижений науки и техники в производство, слабая оперативность в переоборудовании цехов объясняется, с одной стороны, недостатком единиц оборудования, с другой — отсутствием в области предприятия по ремонту и изготовлению нестандартного оборудования. Наличие такого предприятия сняло бы ряд вопросов по

обеспечению предприятий средствами механизации, технологической оснасткой, запасными частями. Оно выполнило бы капитальный ремонт отдельных видов оборудования.

В настоящее время имеется самая неотложная необходимость в организации такого предприятия.

В результате недостаточного технического оснащения предприятий на предприятиях Камчатрыбпрома наблюдается низкая степень механизации труда работающих, а также низкий уровень механизации труда и производства. Уровень механизации труда на выработку консервов натуральных составляет 30, заморозки разделанного лосося — 20,5, посола — 8,5, выработки лососевой икры — 9,2 %.

Как видно из приведенных данных, положение с механизацией труда на рыбообрабатывающих предприятиях Камчатской области нельзя считать нормальным. Требуется принятие незамедлительных мер по внедрению оборудования и средств механизации на основных и вспомогательных процессах производства.

Энергетическое обеспечение предприятий. Все предприятия до 1960-х гг. были сезонными заводами, работали на обработке рыбы только в летние месяцы. Водопроводы устраивались только на этот период, зачастую по поверхности, с открытым водозабором из рек или мелких скважин.

Производственная канализация устраивалась в лотках или трубах со сбросом в море без очистки, во многих случаях без отстойников. Производственные котельные работали только летом.

В дальнейшем перестройка предприятий с лосося на обработку разнообразной рыбы, заботы о производственных цехах, первоочередность работ по технологическим процессам, недостаток в материально-техническом обеспечении не позволили одновременно решать вопросы капитального энергетического обеспечения. Поэтому особенно сложная обстановка складывается с инженерным обеспечением предприятий.

На многих предприятиях (Крутогоровский, Хайрюзовский, Хайлюлинский, Оссорский, Корфский) отсутствует централизованная система водоснабжения. Вода подается из различных источников: скважин, колодцев, открыто из рек. В Октябрьском РКЗ маломощность имеющегося водопровода и водозаборных сооружений не обеспечивает потребности завода.

Повсеместно отсутствует централизованная канализационная система и очистные сооружения. Стоки от производственных цехов через отстойники-колодцы сбрасываются без очистки в море.

На большинстве предприятий котельные установки требуют расширения и реконструкции...

31 июля 1987 г.

ИЗ ИСТОРИИ РЫБОВОДНОГО ДЕЛА

В. И. БОРИСОВ

УШКОВСКИЙ РЫБОВОДНЫЙ ЗАВОД

В среднем течении реки Камчатки на правом берегу в пятнадцати километрах от поселка Козыревск, в двухстах двадцати шести километрах выше устья реки Камчатки лежит Ушковское озеро. Оно издавна являлось важным источником пищи для жителей окрестных селений. Французский путешественник Лессепс в конце XVIII в. отмечал: «Близ сего острога (Ушки. — В. Б.) есть очень рыбное озеро, куда из около лежащих деревень приезжают запастись оною». При археологических раскопках на его берегах найдены материалы, датируемые пятнадцатью тысячами лет.

Озеро имеет длину около 2,7 км и ширину от 200 до 700 м при средней глубине 0,5—0,7 м. Площадь его зеркала составляет 0,9 кв. км. Оно находится в зоне затапливаемой поймы реки Камчатки. В половодье водоем заполняется водами реки, и его площадь может увеличиваться вдвое. Он имеет сток протоку шириной до 30 и длиной до 500 м.

Термический режим озера довольно стабилен: среднегодовая температура воды колеблется в пределах 3—6 °С. Даже в самые сильные морозы озеро не замерзает. Летом вода в нем прогревается до 10—12, а иногда — и до 15 °С. Особенностью водоема является наличие значительного количества подземных ключей, равномерно располагающихся почти по всему его ложу.

Воспроизводящиеся в озере лососи отличаются самым поздним в бассейне р. Камчатки сроками хода и нереста. В озеро штучно заходят и «каюрки» кижуча, прожившие в море всего несколько месяцев. Кроме лососей, в оз. Ушковском круглый год обитают гольцы и девятигlistая колюшка, весной, летом и осенью встречаются хариус и микижа. Попадаютса минога и карась.

Среди многочисленных видов гольцов, обитающих в озерах и реках полуострова, А. М. Токранов выделяет ушковского гольца. По его словам, последний «обитает лишь в оз. Ушки из бассейна р. Камчатка, сегодня, пожалуй, наименее изучен из всех своих собратьев, поскольку к настоящему времени до конца не выяснен даже его видовой статус».

В период 1930—1980-х гг. на озере работал Ушковский рыболоводный завод, при котором находился жилой поселок для рабочих завода, имевший административный статус. Основным объектом искусственного рыборазведения на Ушковском заводе являлась нерка, или осенняя красная, как дающая наиболее положительные результаты по инкубации икры и выживаемости

молоди. При плановом недоборе икры красной закладывалась икра и других лососей — кеты и зимнего кижуча.

Предприятие имеет предисторию, восходящую к первым десятилетиям XX в. В связи с быстрым ростом объемов добычи лососевых пород рыб в р. Камчатке по требованию Рыбозаводного отдела при Департаменте землеустройства и земледелия рыбопромышленник А. Г. Демби в 1915 г. построил у оз. Нерпичье завод, который предназначался для разведения нерки и летней кеты. Первоначально его помещения разместились у входа в оз. Нерпичье на р. Бекет, однако она вскоре пересохла, и поэтому сооружения пришлось перенести выше, на другую речку, также впадающую в оз. Нерпичье. Вновь выбранная речка под названием «Крутая» или «Рыбозаводная» имела довольно быстрое течение и брала начало из хребтов Камчатского мыса.

Завод находился приблизительно в двадцати верстах от устья р. Камчатки в живописной долине, окаймленной снеговыми горами с одной стороны и громадными оз. Нерпичьим с другой. Предприятие представляло собой одно летнее здание японского типа общей площадью 279,5 кв. м, разделенное на две половины. Одну половину занимал собственно завод, а другую — жилые помещения. Здесь размещались комнаты рыбовода и его помощника, а рабочим предоставлялось общее помещение. Кроме этого имелся сарай для хранения необходимого инвентаря.

Завод был оборудован вырестными аппаратами системы Аткинса в количестве 88 шт. В каждый аппарат стопками по 10 шт. устанавливались 40 рамок. Рамки имели квадратную форму и изготавливались из дерева, на них натягивалась металлическая сетка. Рамки, сетка и сам аппарат были покрыты асфальтовым лаком.

На каждую рамку в один ряд укладывались до 1 600 икринок летней кеты и до 2 500 икринок нерки. Таким образом, в один аппарат входило 64 000 икринок кеты или 100 000 нерки; всего же завод был рассчитан на закладку соответственно 5 632 000 или 8 800 000 икринок.

Интересное описание оборудования завода оставил юный Г. Г. Крамаренко, посетивший Камчатку в 1918 г.: «Установлены вырестные аппараты с одной стороны завода одиннадцать рядов, по четыре двойных в каждом ряду; с другой, противоположной стороны, во всю длину стены проходит желоб, служащий для раскладывания рамок с развивающейся на них икрой. Вода в завод поступает самотеком; для этого имелись некоторые приспособления. Приблизительно в одной версте выше завода находилась запруда для искусственного подъема уровня воды; отсюда проведен деревянный желоб, по которому вода поступает в завод.

Желоб этот частью идет над землею, частью под землею. Для того чтобы вода в завод поступала чистой, на пути желоба устроен ряд фильтров и других приспособлений, задерживающих посторонние частицы. В том месте, где

вода поступает в желоб, поставлен ряд решет различного диаметра, чтобы задерживать более крупные взвешенные частицы. Затем вода поступает в небольшой колодец и далее идет по желобу и снова вливается в такой же колодец; после этого проходит через фильтр и, наконец, из этого фильтра — в другой, последний, установленный у самого завода. Пройдя этот фильтр, вода распределяется по вырестным аппаратам.

Фильтр устроен так, что вода из желоба попадала на дно фильтра и, просачиваясь затем через песок и гальку, попадала в отверстие желоба, сделанное сверху фильтра. Несмотря на такую сложную фильтрацию, все же много ила попадает в вырестные аппараты, покрывая иногда икринки довольно толстым слоем ила. Но это не приносило вреда икринкам.

Обычно раз в сутки (вечером) фильтры чистились. Далее вода спускается в имеющейся возле каждого фильтра колодец; фильтры тщательно моются; вода в это время по отводной канаве спускается в речку. Решета в начале желоба тоже чистились.

Чтобы не было причинено вреда заводу во время разливов, он в наиболее опасном месте был обнесен земляным валом.

Завод был приспособлен к работе только летом, таким образом для перезимовки выведенных мальков устроен бассейн — питомник. Бассейн этот устроен рядом с самим заводом. Он представлял собой деревянный сруб в виде глаголя, неглубокий, около тридцати сантиметров. Для того чтобы мальки могли в нем распределяться равномерно, весь бассейн разделен на перегородки. Мальки при желании могли переходить из одного отделения в другое через верх. Конец бассейна тоже не закрыт, так как переборки не доходят до верху; в этом месте устроена отводная канава в речку, и когда мальки подрастут, они имеют возможность сначала попасть в речку, а затем в Нерпичье озеро.

Питается бассейн водой речки, которая поступает по двум желобам, приведенным от ближайшего места речки. Вода может поступать и по отводной канаве, которая проведена от последнего фильтра. Таким образом вода в бассейне всегда проточная. На зиму бассейн сверху закрывают досками. Рассчитан бассейн только на 3,5 млн мальков. Зимой время от времени рабочие приезжали осматривать бассейн. Температура зимой в бассейне держится +1 градус Цельсия.

Начинал завод функционировать с середины июля. В это время появляется сначала летняя кета, а затем нерка. Летней кеты сюда, и вообще в Нерпичье озеро, идет мало, поэтому главная масса икры берется от нерки. Сначала оплодотворяли летнюю кету; для этого брали производителей в самой речке, возле плотины, так как в озере и в устье рыба еще незрелая. Нерка нерестилась всюду, где более или менее спокойная вода. Она мечет икру и в устье речки, и в самом озере в некотором расстоянии от берега. Хотя вода в озере на самой

поверхности иногда и бывала солоноватой, но масса ключей, бьющих из-под земли, благоприятно влияет на развитие икры.

Впоследствии гидрологический режим озера был изменен, и нерка стала нереститься только в пресных водоемах и реках, впадающих в озеро. Производителей нерки ловили большим неводом прямо на устье; здесь же и оплодотворяли. Затем оплодотворенную икру в деревянных японских ведрах с водой переносили в завод, где уже размещали по аппаратам. Все операции по оплодотворению икры обычно заканчивались к концу июля.

Процесс оплодотворения заключался в следующем. Вылавливались вполне зрелые самцы и самки, самок оглушали ударом специальной колотушки по голове, затем распарывали брюшко, брали икру и помещали ее в круглую жестяную тарелку, покрашенную асфальтовым лаком (слизь и кровь удаляли губкой). Потом брали самца и выжимали на икру молоки; если молоки вполне зрелы, они свободно вытекают при простом поглаживании брюшка.

Через две-три минуты приливают немного воды, перекладывают в указанные выше деревянные ведра икру и переносят на завод, где тщательно промывают, чтобы не осталось молоко, так как они могут загнить. Этим, в сущности, и оканчивался весь процесс оплодотворения.

Затем осторожно раскладывают икру с помощью совка в вырестные аппараты, где она и остается до выхода мальков. Развивающаяся икра просматривалась не каждый день. Обычный осмотр каждого аппарата с развивающейся икрой и выборка мертвых икринок производятся приблизительно через две недели, а когда появляются глазки — три-четыре раза в неделю».

Результаты деятельности завода в 1915—1921 гг. показаны в табл. 1.

Таблица 1

Год	Порода	Икры	Убыль икры		Выпущен малек	
			кол-во	%	кол-во	время
1915	Красная Кета	510 600	13 773	2,6	496 827	17.09
		107 200	23 898	22,3	83 402	
1916	Красная Кета	7 295 000	626 926	8,7	6 668 074	8.10
		233 600	19 195	8,2	214 405	24.09
1917	Красная Кета	2 985 000	354 853	11,9	2 630 147	15—20.10
		504 000	19 192	3,8	484 808	
1918	Красная Кета	2 625 000	219 980	8,38	2 405 020	
		872 000	72 755	8,30	799 245	
1919—1920	Красная Кета	7 387 500	676 678	сред.	6 708 822	01.11.19 г.
		544 000	34 055	9,27	509 945	25.09.19 г.
1920—1921	Красная Кета	2 280 000	5 454	9,04		
		56 000		9,73		

В 1922 г. на завод поступили 60 000 икринок кеты и 3 000 000 нерки, погибли — 33 800 икринок нерки и 1 020 кеты.

После революции 1917 г. в газетах Владивостока и Петропавловска развернулась кампания по дискредитации владельцев рыбоконсервных и рыбозаводного завода предпринимателей Демби. 8 сентября 1921 г. газета «Известия Камчатского областного Народно-революционного комитета» в разделе «Хроника» писала: «Рассматривая доклад рыбоведа Зандберга о рыбозаводных заводах на Камчатке, Областной исполнительный комитет постановил вновь и вновь настаивать перед Рыбным управлением на бесполезности рыбозаводного предприятия Демби».

По мнению Зандберга, деятельность завода можно было рассматривать только как формальное исполнение проблемы рыбозаведения: своей цели он не достиг. По нормам, принятым в то время в заграничной практике, отношение выпускаемых мальков к вылавливаемой рыбе должно было равняться 1:10, то есть взамен каждой выловленной рыбы следовало выпускать десяток мальков.

14 апреля 1923 г. цунами смыло рыбоконсервный завод Демби, после чего предприниматели прекратили хозяйственную деятельность на Камчатке. Рыбоводный завод в 1923 г. отработал последний сезон и в 1924 г. не действовал, а все его имущество сдали на хранение Усть-Камчатскому волостному революционному комитету.

Затем оборудование завода доставили на Ушковское озеро. В середине 1920-х гг. озеро детально обследовал Вольтер Иванович Орав, эстонец, родившийся в 1900 г. Он разработал проект нового предприятия, а затем стал его первым директором. Первые опыты по рыбозаведению на Ушковском озере были проведены в 1926 г. Они оказались неудачными: гибель икры и мальков достигала 90 %.

Новый завод — Ушковский — был построен в 1928—1930 гг. Постепенно это предприятие приобретало опыт: в 1930 г. потери икры и молодняка снизились до 40,2 %, а в 1933 г. — до 12,8 %. Выпуск молоди лосося в течение 1930—1934 гг. показан в табл. 2.

Таблица 2

Год	Выпущено, тыс. шт.
1930	5 699
1931	3 879
1932	3 944
1933	8 789
1934	16 289

Предприятие располагалось на берегу одноименного озера, соединяющегося протокой с р. Камчаткой и находящегося в среднем течении реки на ее правом берегу. До районного центра (пос. Усть-Камчатск. — В. Б.) расстояние составляло двести, до поселка Козыревск — около двадцати километров.

В 1944 г. заводом руководил директор О. И. Орехов.

Все процессы, связанные с инкубированием икры и подращиванием молоди лососей, проводились на самоточном водоснабжении, хотя завод располагал необходимым оборудованием для перевода его на механическое водоснабжение. Полная мощность после реконструкции (после 1965 г.) при механическом водоснабжении была рассчитана на одновременное инкубирование 25 млн икринок.

В этот период завод располагал следующими производственными объектами:

- инкубатор № 1 производственной мощностью 15 млн икринок с механической подачей воды;

- инкубатор № 2, построенный в 1965 г., емкостью 10 млн икринок с самотечным водоснабжением;

- питомники, состоявшие из трех последовательно расположенных и взаимосвязанных в водоснабжении отделений. Каждое отделение в свою очередь делилось на шесть параллельных секций.

Водой питомники снабжались самотеком. Общая полезная площадь трех отделений питомников составляла 900 кв. м и рассчитывалась на одновременное содержание в них до 25 млн мальков. Стенки питомников были выполнены из деревянных досок, дном являлось естественное ложе озера. Питомники подобного типа относились к открытому типу, все секции которого (во время пребывания в них икры или молоди) в обязательном порядке должны были сверху накрываться деревянными щитами.

Недостатком процесса воспроизводства являлось естественное ложе озера, которое изобиловало подземными ключами. Их наличие значительно затрудняло регулировку водообмена в секциях питомника, создавая в одних местах сильное течение, а в других — застой воды. В результате действий этих ключей стенки питомника часто подмывались.

В состав завода также входили: забойный цех с живорыбными садками, электростанция с дизелем ЧА-2, электронасосная станция с водопадающей сетью, предназначенной для механического водоснабжения инкубаторов.

Штат завода включал одиннадцать человек: директора, техника-рыбовода, двух мастеров-рыбоводов, моториста и семи рабочих.

В 1967 г. средний вес выпущенной молоди по видам составил (в мг): нерка — 135,0, кета — 285,0, кижуч — 101,0.

В 1988 г. Ушковский рыбозавод закрыли, а на его базе организовали контрольно-наблюдательный пункт, который функционирует до настоящего времени.

Существование только одного рыбозавода в бассейне р. Камчатки было явно недостаточно для воспроизводства облавливаемого лососевого стада. По оценкам специалистов, Ушковский завод выпускал всего лишь один процент от численности нерестившегося лосося. Наличие нескольких таких

предприятий наряду с охранно-регулирующими пунктами могло бы довольно быстро сказаться на увеличении запасов лососевых в р. Камчатке.

Уловы нерки в бассейне р. Камчатки с 1943 по 1950 гг. упали с 60 до 6 тыс. ц. Слабым было и заполнение нерестилищ. Так, в 1950 г. нерки зашло на нерестилища вдесятеро меньше чем в 1947 г., и почти в пять с половиной раз меньше чем в 1949 г. Запасы нерки р. Камчатки к 1950 г. понизились настолько, что этот ценный вид лосося стал играть в уловах очень скромную роль.

В 1951 г. вводится полный запрет всякого лова нерки в р. Камчатке и Камчатском заливе. Но одной этой меры для восполнения ее запасов было недостаточно. В марте 1952 г. вышло постановление Совета Министров СССР, согласно которому Камчатрыбводоу предлагалось составить задание на строительство второго экспериментального завода по разведению нерки в бассейне оз. Ажабачьего. По приказу Министерства рыбного хозяйства СССР от 24 июля 1952 г. построить его следовало в 1954 г.

Первоначально составленное Камчатрыбводом проектное задание, предусматривавшее возведение предприятия на ключе Широком, притоке р. Бушуйки, было отклонено Главрыбводом по причине бездорожья и заболоченности местности. Подходящая, как казалось, под строительство завода площадка была найдена на р. Пономарской, впадавшей в оз. Ажабачье. Ее определила экспедиция Гипрорыбы, прибывшая в 1952 г., совместно со специалистом Камчатрыбвода М. А. Андреевой. Как позже выяснилось, и эта площадка оказалась неудачной.

Проектируемая мощность завода составила 5 млн икринок нерки, что только и было возможно при тогдашнем состоянии запасов этого вида. В дальнейшем по мере восстановления запасов имелось в виду увеличение мощности до 10 млн.

На новом заводе предполагалось решать такие важные задачи, как разработка биотехники искусственного разведения нерки с выращиванием молоди до покатной стадии с определением нормативов для отдельных этапов разведения, изучение биологии объекта разведения и, что самое главное, — определение эффективности проводимых мероприятий. До разработки методики выращивания покатной молоди завод должен был производить выпуск сеголеток с подкормкой их части на искусственных кормах в бассейнах. Задуманные мероприятия так и остались на бумаге: строительство завода не состоялось. Впоследствии же выяснилось, что делать этого и не было необходимости ввиду того что здесь хорошо происходил естественный нерест лососей.

Первоначально строительство завода тормозилось отсутствием необходимого проектного задания, которое получили от Главрыбвода только в 1955 г. В этом же году был заключен договор на строительство с Камчатремстроем. Тогда же в с. Ключи заготовили два сруба жилых домов, но на место строительства их из-за обмеления Ажабачинской протоки в осенний период

доставить не смогли. В 1956 г. в план Камчатремстроя включили 1 млн руб. В этом году произвели разбивку на местности основных объектов строительства, привезли из с. Ключи и собрали три дома, выполнили ряд хозяйственных построек.

Из-за отсутствия технической документации (Гипрорыбпроект разработал только проектное задание) производственные цехи не сооружались. Разработку чертежей поручили Камчатскому отделению Гипрорыбпрома, однако за неимением всех необходимых данных для проектирования, особенно в части водоснабжения, она не проводилась.

В 1962 г. полностью построили инкубатор и мальковый питомник. Это здание в отступление от проекта, которым предусматривался ленточный фундамент, установили «на стульях». В результате в двух местах в его стенах возникли сплошные вертикальные трещины. Устранение этого дефекта с подводкой сплошного фундамента привело бы к значительному удорожанию строительства. В этом же году построили новое здание электронасосной станций (без монтажа уже завезенного оборудования), выполнили часть работ по проводке летнего и зимнего водопроводов. В 1963 г. возвели второй инкубатор и мальковые питомники.

Следует отметить, что завод сооружался медленно и некачественно. Работы по устранению обнаруженных дефектов были равносильны новому строительству. Много недостатков имел и сам проект, например, в нем не предусматривались выпускные лотки для мальков, само здание было высоким, как ангар, и плохо сохраняло тепло.

В 1964 г. работы на предприятии не велись, так как средства на это не выделялись. В этом же году Камчатское отделение ТИНРО представило в бывший Государственный производственный комитет по рыбному хозяйству СССР докладную записку о нецелесообразности завершения строительства Ажабачинского завода. В ответ на запрос комитета, Камчатрыбвод совместно с Камчатским отделением ТИНРО и Камчатрыбпромом в 1964 г. подтвердили вывод о нецелесообразности его завершения. При этом они сообщили, что достройка с производственной целью не вызывается необходимостью, рекомендовав уже готовую часть сооружений использовать как основу для создания на базе этого завода научно-экспериментальной базы.

В феврале 1965 г. была оформлена передача объектов на 187,28 тыс. руб. (58 % от общей сметной стоимости в 335,28 тыс. руб.) Камчатскому отделению ТИНРО, но последнее это имущество не использовало.

В результате было принято решение: из-за невозможности приспособления недостроенных зданий и сооружений производственно-экспериментальную базу на оз. Ажабачьем не создавать. При этом также учитывалась экономическая нецелесообразность значительных капитальных вложений в окончание их строительства. Затраты на незавершенное строительство

рыбоводного завода в сумме 187 тыс. руб. было решено списать с баланса Камчатского отделения ТИНРО. В ноябре 1967 г. Ажабачинский завод, так и не заработав, был списан.

Учитывая опыт воспроизводства лососевых в долине р. Камчатки, на наш взгляд, следует подходить к этой проблеме с научной точки зрения, а именно — путем разработки комплексной программы, в которой необходимо учесть хозяйственную деятельность, демографический процесс, развитие энергетики в долине реки Камчатки и другие аспекты.

ИСТОЧНИКИ

1. Восемнадцать с половиной миллионов мальков лосося / Камчатская правда. — 1936. — 11 июля.
2. **Диков Н. Н.** Древние костры Камчатки и Чукотки. — Магадан, 1969.
3. **Диков Н. Н.** Археологические памятники Камчатки, Чукотки и Верхней Колымы. — М., 1977.
4. Камчатка (Обзор Камчатской губернии по данным Камчатского губревкома). — Чита, 1924.
5. **Крамаренко Ж.** Камчатка. Мое путешествие и моя охота на медведей и горных баранов в 1918 г. — Берлин, б. г.
6. **Лебедев В. Н.** Воды юго-восточной Камчатки. — Б. м., 1916.
7. **Марков С.** Земной круг. — М., 1976.
8. Отчет Ушковского рыбоводного завода за 1967 и 1968 гг.
9. **Павленко М. Н.** Предварительный отчет о результатах поездки на Камчатку летом 1918 года // Материалы по изучению рыболовства и пушного промысла на Дальнем Востоке. — Токио, 1919.
10. **Рассохина Г. Н.** К вопросу об истории лососеводства на Камчатке // Рациональное использование биоресурсов Камчатского шельфа. — Петропавловск-Камчатский, 1988.
11. **Жолудев Л. И.** Современное состояние запасов лососей реки Камчатки, их воспроизводство и рациональное использование // Рациональное использование биоресурсов Камчатского шельфа. — Петропавловск-Камчатский, 1988.
12. Известия Камчатского Областного революционного комитета. — 1921. — 8 сентября.
13. Новая камчатская правда. — 2002. — 31 января.
14. Известия Тихоокеанского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии. Т. 97. — Петропавловск-Камчатский, 1975.

В развитие темы рыборазведения и деятельности Ушковского рыбоводного завода представляем доклад его директора И. И. Исаева, прозвучавший в рамках Второй технической конференции рыбаков Усть-Камчатского района, работавшей 9—10 марта 1961 г.

Материал предоставил В. И. Борисов.

О ВОСПРОИЗВОДСТВЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ЛОСОСЕЙ

Товарищи! XXI съезд КПСС в своем решении записал довести к концу 1965 г. общий улов рыбы по СССР до 46,4 миллиона центнеров, что означает увеличение улова на 60 % к 1957 г. Правда, дальневосточные лососевые в указанном выше общем улове составляют сравнительно небольшую часть. Однако, по своей исключительной ценности этот вид рыбы всегда имел и будет иметь особое значение. Ввиду такого особого положения тихоокеанских лососей, которое им придавалось и придается, вопросы вылова и воспроизводства их запасов должны не только изучаться, но и в еще большей степени регулироваться соответствующими государственными организациями...

Как вам известно, современное состояние запасов тихоокеанских лососей не может не вызывать серьезной тревоги. Не секрет, что в результате хищнического лова рыбы японскими рыбопромышленниками в открытом море и, главным образом, в Северо-Западной части Тихого океана, общая численность стад всех видов тихоокеанских лососей (особенно в последнее десятилетие) резко сократилась. По данным кандидата биологических наук тов. Семко (Камчатское отделение ТИНРО), общая численность уловов лососей в Северной части Тихого океана за последние три десятилетия сократилась приблизительно на 30 %.

Товарищи! Как я уже говорил выше, современное состояние запасов дальневосточных лососей вследствие их чрезмерного вылова вызывает серьезную тревогу. Тихоокеанских лососей из года в год становится все меньше и меньше. Видимо, общая или суммарная интенсивность вылова Японии и СССР превышает степень их воспроизводства. Отсюда следует, что кроме правильного регулирования промысла этого вида рыбы как-то: установления квот вылова, установления запретных зон лова, а может быть и полного запрета лова в открытом море, установления сроков лова, размеров ячей, пропуска на нерестилище определенного количества производителей — назрела серьезная необходимость заняться их искусственным воспроизводством.

Вполне понятно, что основным видом воспроизводства лососевых (я имею в виду дальневосточных) на сегодняшний день остается и будет еще долго оставаться их воспроизводство на естественных нерестилищах. Однако искусственное воспроизводство, как наиболее эффективное, получает все большее и больше распространение. Вопросами искусственного воспроизводства дальневосточных лососевых занимаются на Сахалине, в бассейне реки Амура и на Камчатке.

Первое, и я бы сказал, почетное, место в этом вопросе принадлежит сахалинцам. Там в настоящее время работают 24 рыбозаводных завода, и что

характерно, 11 из выше указанных заводов вступили в строй в 1957—1959 гг. Ежегодный выпуск покатной молоди у сахалинцев превышает триста миллионов штук и продолжает расти.

Основными объектами искусственного разведения сахалинцев являются кета, горбуша и частично сима. Интересно отметить, что сахалинская горбуша, завезенная к Мурманску в Баренцево море икрой в стадии глазка, хорошо там акклиматизировалась и уже начинает наращивать вес в промышленном улове. Второе место в воспроизводстве лососевых занимает бассейн реки Амура. Здесь имеются всего два рыбоводных завода и третий находится в стадии строительства, но оба эти завода вместе имеют мощность по закладке икры до пятидесяти миллионов штук. Таковы, товарищи, дела с искусственным рыборазведением у наших соседей сахалинцев и амурцев.

К сожалению, в несколько ином виде в вопросе искусственного рыборазведения выглядит Камчатка. Нашу Камчатку по праву называют рыбным цехом страны — и она это, безусловно, заслуживает. Однако в вопросе искусственного рыборазведения наша Камчатка не может идти ни в какое сравнение с нашими соседями. Правда, на Камчатке, если не ошибаюсь, имеется 13 рыбоводно-мелиоративных станций, которые весьма неплохо ведут работы на естественных нерестилищах. Но что касается искусственного рыборазведения, то нужно прямо сказать, что у нас дела с этим пока еще очень неважны.

На Камчатке имеется всего один государственный рыбоводный завод — Ушковский, — расположенный на озере одноименного названия в среднем течении реки Камчатки. Мощность этого завода в последние годы не превышает сорок пять миллионов штук икры красной. Имеются, правда, еще четыре колхозных рыбоводных заводов, расположенных на реках Воровская, Большая Озерная и Карача. Мощность всех этих заводов вместе не превышает трех миллионов штук икры красной, кеты, кижуча и горбуши.

В стадии завершения строительством у нас в Усть-Камчатском районе находится еще один рыбоводный завод — Ажабачье, — мощностью на десять миллионов закладки икры красной. Согласно постановления Совмина РСФСР, Ажабачинский рыбоводный завод должен в текущем 1961 г. вступить в строй действующих. Постановлением также Совмина РСФСР (от 31 октября 1959 г.) на Камчатке на западном побережье предусмотрены к строительству еще пять рыбоводных заводов общей мощностью по закладке на инкубацию икры кеты и горбуши до ста пятидесяти миллионов. Таково общее положение с искусственным воспроизведением лососевых на Камчатке на сегодняшний день.

Несколько слов о работе Ушковского рыбоводного завода. В минувшем 1960 г. Ушковский рыбоводный завод встретил юбилей тридцатилетия своего существования. Это один из старейших рыбоводных заводов, построенных

за годы Советской власти. Нужно отметить, что по качеству и техническому оснащению в то время завод вполне отвечал всем тем требованиям, которые к нему предъявлялись с рыбоводной точки зрения. За время своего существования Ушковский рыбоводный завод вырастил и выпустил свыше двухсот миллионов штук молоди лососевых.

Товарищи! Тридцать лет — срок большой, поэтому вполне естественно, что Ушковский рыбоводный завод, выстроенный исключительно из дерева, состарился и пришел в почти полную непригодность к эксплуатации. В 1961 г. будет приступлено к полной реконструкции этого завода или фактически к новому строительству этого завода.

Проект уже утвержден, часть средств уже отпущена. В свое время мощность Ушковского рыбоводного завода по закладке икры превышала двадцать миллионов штук икры, с падением ее до семнадцати миллионов в 1957 г. или почти в два раза меньше (а в 1937 г. было заложено тридцать пять миллионов).

Как видите, за двадцать — двадцать пять лет своего существования мощность по закладке икры на Ушковском рыбоводном заводе катастрофически (в восемь — десять раз) сократилась. Причиной этого явилась, с одной стороны, ветхость завода и непригодность его к эксплуатации, но с другой, а это, по-видимому, самое главное, — это отсутствие достаточного количества производителей лососевых вследствие, как уже говорилось выше, интенсивного лова последних японцами в открытом море.

Приведу результаты работы завода за последние пять лет (млн штук):

Год	1956	1957	1958	1959	1960
План выпуска молоди	3,3	3,5	0,5	0,5	2,25
Фактический выпуск	—	2,2	0,4	0,5	3,7
План закладки икры	8,5	5,0	2,5	2,5	4,0
Фактически заложено	6,5	1,7	2,2	4,4	5,5

Из этих данных видно:

1. Снижение и плана, и фактического его выполнения вплоть до 1958 г.
2. Неправильное планирование (свыше 75 % отходов, тогда как норма не должна превышать 15—20 %).
3. Как планы, так и фактическое их выполнение за последние два года резко возросли. Так, фактический выпуск молоди лососевых в 1960 г. по сравнению с 1958 г. возрос почти в девять раз. Да и план закладки икры на инкубацию в 1960 г. по сравнению с 1958 г. увеличен в два раза.

В связи с уделением большого внимания Ушковскому рыбоводному заводу со стороны Камчатрыбпрома и руководства Усть-Камчатского рыбокомбината, в непосредственном подчинении которого завод находится последние два года, на нем произошли и другие положительные изменения, а именно:

1. По территории завода и по всем жилым и хозяйственным строениям наведен должный порядок и санитарное состояние.

2. Закончен капитальный ремонт сравнительно большого административного дома, в котором теперь размещены контора, лаборатория, красный уголок и квартира.

3. Еще в конце 1959 г. жители Ушковского рыбоводного завода для освещения своих квартир пользовались керосиновыми лампами, и это в лучшем случае. Сейчас мы имеем электроосвещение.

4. До 1960 г. мы не имели кроме конно-нарочных никакой связи с внешним миром. Сейчас наш завод имеет телеграфную связь даже с Петропавловском.

5. Если ранее за продовольствием для работников завода приходилось часто ездить за двадцать километров (в Козыревск), то теперь у нас имеется свой продовольственный ларек, где имеется все необходимое.

6. У нас нет ни одной семьи, которая бы не выписывала газеты и журналы, чего раньше не было.

7. И наконец для шести семей у нас имеется помещение, где установлена киноаппаратура, и т. д., и т. п.

Однако вследствие исключительно неблагоприятных погодных условий (метелей и непрерывных снегопадов) мы, к сожалению, не в состоянии сейчас доставлять к нам картины и специалистов.

Товарищи! Говорить о перспективах Ушковского рыбоводного завода при том его состоянии, которое он сейчас имеет, очень и очень трудно, да и вряд ли это имеет смысл, тогда как, по существу, уже в текущем году начнутся большие работы по его реконструкции. Хочется только пожелать, чтобы все эти работы по реконструкции были бы закончены максимум в два года. А за эти два года (в период реконструкции) из Ушковского старого завода нужно выжать все, что он сможет дать. Хотелось бы также пожелать, чтобы все рыболовецкие колхозы Усть-Камчатского района имели бы свои собственные рыбоводные заводы, хотя бы примитивного вида с мощностью закладки икры до одного — двух миллионов штук. Строительство этих заводов очень быстро и с лихвой окупится увеличением уловов за счет своего собственного производства.

Товарищи! Разрешите с этой высокой трибуны заверить всех присутствующих здесь в том, что маленький коллектив Ушковского рыбоводного завода сделает все, чтобы XXII съезд нашей родной Коммунистической партии встретить с новыми производственными победами, с выполнением и перевыполнением плана 1961 г. по всем показателям.

Хочется верить, что рыбаки Усть-Камчатского района добьются такого положения, что смогут рапортовать XXII съезду КПСС о досрочном выполнении и перевыполнении годового плана добычи рыбы.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Решение Второй технической конференции рыбаков-колхозников и государственного лова Усть-Камчатского рыбокомбината

...Рыбоводные мероприятия.

1. В целях искусственного воспроизведения осуществить Ушковским рыбоводным заводом в 1961 г. закладку икры на инкубацию в количестве 5,5 млн штук икринок. Продолжить работу работниками Ушковского рыбоводного завода по выращиванию гибрида (красная — кета).

2. Для улучшения санитарно-технического режима для икры и мальков осуществить в 1961 г. работы по реконструкции Ушковского рыбоводного завода на сумму 130 тыс. рублей.

3. Закончить строительные работы Ажабачинского рыбоводного завода. С этой целью освоить в 1961 г. 190 тыс. рублей.

4. Построить колхозом «Путь Ленина» для искусственного разведения лососевых пород рыбоводный завод в районе реки Солдатской мощностью 1,2 млн икринок.

5. В целях улучшения искусственного воспроизводства лососевых пород просить Камчатрыбпром по причине низкого уровня воды запретить лесозаготовителям продолжать молевой сплав, что преграждает русла рек и проток, допускает заторы и завалы леса, этим самым временно загораживает проход рыбы к месту нереста.

Обращает на себя внимание наличие горюче-смазочных складов по берегам реки Камчатки, особенно низкий уровень их механизации, что загрязняет реки.

6. В целях сокращения уничтожения рыбы морским зверем организовать в 1961 г. облов сетями, отстрел и отлов другими ловушками нерпы в реке Камчатке и озере Нерпичьем.

ЧЕЛОВЕК В МОРЕ ЛЮДЕЙ

В. П. ПУСТОВИТ

ЧАПАЕВ И СЛЕСАРЬ ПЕТРОВ

Документальный очерк в вольном стиле

Много было героев гражданской войны, особенно сразу после нее и когда прошла первая волна реабилитации красных командиров, репрессированных в тридцатые годы. Хотя само выражение «герой гражданской войны», на мой взгляд, не только нелепо, но даже кощунственно: в братоубийственной войне все — жертвы.

Время все расставляет на свои места. Теперь мы уж не помним и десятка имен этих людей, а те, что помним, если не заглядывать в словари и справочники, ни с чем не ассоциируются. Знаменитые некогда личности — и все.

Но один герой при нас. Со своим обликом, биографией, делами... Это — Чапаев. Или, как звали его в обиходе, Чапай. Значит, в самом деле, яркая индивидуальность, чем и прославился, а Дмитрий Фурманов лишь «литературно» оформил Василия Ивановича — материала для этого хватало с избытком.

Смышленный, волевой, решительный, а главное — очень храбрый. Недаром в первую германскую стал полным Георгиевским кавалером. В гражданскую чапаевские таланты получили развитие — он знал, за что воевал. Пусть все это («Земля — крестьянам!», «Заводы — рабочим!») на поверку оказалось наживкой, красивой брехней: землю быстро отобрали, а рабочие на заводах так и остались наемной силой.

Кстати, белая Русская Армия периода гражданской войны своим Чапаем похвастаться не могла. И как бы мы не относились к ней, никаких привлекательных для большинства населения лозунгов она не несла на своих знаменах. Объективно она сражалась (и умирала!) за то, чтобы в случае победы власть досталась интернациональным нуворишам и демократам-демагогам, которые извели бы народ не хуже коммунистов, разве что медленнее, при помощи «реформ». Какая уж тут справедливость!

Петрову до Чапая было — как до неба. Правда, он всю гражданскую тоже служил у красных, но — в столице, при штабе Реввоенсовета. В боях, стало быть, не участвовал. Однако ему, как и Чапаю, хотелось, чтобы рабочие управляли заводами и фабриками. И Петров с ними. Ну не Путиловским заводом, а, скажем, тем же Крутогоровским рыбокомбинатом — на худой конец, где он волею судьбы очутился в середине тридцатых годов.

К тому располагало социальное происхождение и положение. Отец — слесарь Александровских паровозоремонтных мастерских. Сам — питерский рабочий, токарь. Тут, в далекой провинции, слесарит... А кто ценит?

Питерский пролетариат считал себя рабочей аристократией — в положительном, «красном» смысле слова. Поэтому Петров Федор Петрович в своей среде на комбинате имел обыкновение, особенно в подпитии, отпускать довольно смелые шутки.

Однажды, обращаясь к товарищам по труду, произнес: «Здравствуй, рабочий класс, Сталин положил х... на вас». Товарищи удивленно выпучили на него глаза, а потом опустили их, явно стесняясь присутствия парторга. Но Петрова это не остановило. Он завершил мысль: «Здравствуй, пятилетний план, а кто его поставил, тот болван».

Отношения Чапая со своим комиссаром Фурмановым были, судя по всему, неплохими. Петров же, не сумевший вырасти до руководителя хотя бы среднего ранга, попал под пристальное внимание парторга крабоконсервного завода. Тот не мог простить ему всякого рода вольности и нерадивость.

В докладной директору Крутогоровского рыбокомбината Романову парторг Кутлиахметов описывал произошедшее в день погрузки парохода «Чавыча» (14 февраля 1936 г.) в палатке, где отдыхали рабочие первой смены: «В восемь часов вечера при моем присутствии... часть рабочих уже спали, а часть рабочих сидели и разговаривали... Я заметил тов. Петрова Федора, который должен в вышедшей смене работать, но он был пьяный... Я ему сказал: “Тов. Петров, почему вы не работаете, когда ваша смена только что вышла на работу, и вы прекрасно видите, что на берегу рабочих в достаточном количестве нету, и пароход дает вызывные гудки, чтобы на берегу быстрее погружали... а вы сидите пьяный и не хотите выйти на работу”.

На мои слова тов. Петров начинает меня всячески нецензурными словами ругать. С угрозой кулаками, поднося их к моему лицу, и со злобой мне заявляет: “Вы эксплуататоры. Дак пейте же нашу кровь!”».

Или другой случай. Парторг Кутлиахметов делал при Петрове информацию о стахановском движении. Петров встрял: «Пусть нам ваша партия даст все, что нужно рабочему, а потом посмотрим, буду я стахановцем, или нет» и тут же привел пару частушек, «компрометирующих стахановское движение». Парторг назвал это высказываниями классово-чуждого элемента. На что Петров заметил: «Ты, коммунистик, не больно расходишь».

Чапаев вступил в партию большевиков в сентябре 1917 г. и не выбывал из нее вплоть до самой гибели ровно два года спустя, когда его вместе со штабом застали ночью врасплах «беляки».

Петров тоже получил партбилет в семнадцатом как участник октябрьского переворота в Петрограде. И пробыл в партии до сентября 1930 г. Его, члена партийной ячейки завода «Большевик», исключили за троцкизм, к коему он,

Петров, по его словам, не имел никакого отношения, непосещение собраний, неуплату членских взносов, невыполнение партийных поручений и пьянство.

После исключения Петров проработал на этом заводе еще года полтора, перешел снабженцем на другой — имени Ворошилова. Через восемь месяцев он — уже разносчик багажа на Октябрьской железной дороге. Кончил свою столичную карьеру в должности техмастера трикотажной фабрики имени Второй пятилетки. В партии не восстанавливался...

Так что с нею и с партийцами у него были личные счеты. «Вы, — говорил Петров парторгу Кутлиахметову, — передовой отряд кровопийцев. Я тоже был кровопийцем, но меня исключили за правильную работу как троцкиста. У меня отец тоже был в партии и дал мне завещание бороться против существующего строя». «Это еще не последняя революция, — предрекал он, — она еще будет, а мы посмотрим, чья возьмет, и мы знаем, на чью сторону направить дуло».

Новой революции Перов желал, скорее всего, из-за неудовлетворенности результатами октябрьского переворота. За год до него он был зачислен рядовым в запасной батальон лейб-гвардии Преображенского полка (к тому времени настоящая гвардия, брошенная предателями на германский фронт, в большинстве своем уже полегла там, и Русскую власть в Петрограде защищать было некому), что помог утвердиться вначале буржуям-демократам, а потом и авантюристам-большевикам.

Какую-то роль в октябрьском перевороте Петров сыграл. Иначе бы не служил после него в роте по охране Смольного. Он, несомненно, знал всех большевистских вождей в лицо, в том числе и народного комиссара по делам национальностей Джугашвили-Сталина — потому с такой уверенностью и просвещал крутогоровский рабочий класс на предмет того, что на него он положил.

Чапаев тоже, возможно, видел Сталина во время учебы в Академии Генштаба Рабоче-Крестьянской Красной Армии с ноября 1918 по январь 1919 гг. Дольше он не выдержал, отпросившись в свою родную стихию — на фронт. Вообще его трудно представить после гражданской войны. Война, как таковая, стала уже профессией. Ну, а отдых? Развлечения?

Когда Петров пристрастился к выпивке, неизвестно. В «грозовые — боевые» или же позднее. Однако уже всюду прикладывался к рюмке с партбилетом — «хлебной карточкой», как бросал он потом в лицо бывшим товарищам по партии.

Сведений об увлечении Чапаева спиртными напитками нет. Разве что анекдот (их в шестидесятые годы про него было великое множество): «Петька: “Василь Иваныч, белого взяли! Чапаев: “Сколько бутылок?”».

А вот к слабому полу Чапай тяготел и, можно сказать, весьма. Имея семью, возил за собой молодницу «из благородных» — дочь управляющего поме-

щищим именем, столбовую дворянку, втрескавшуюся в него по уши (классовая борьба борьбою, а любовь любовью). У писателя Дмитрия Фурманова вы про это не найдете. Хорошо, преемник Василия Ивановича по 25-й Чапаевской дивизии С. И. Кутяков отразил сей факт в мемуарах, а журнал «Урал» в 1966 г. рискнул опубликовать, а то бы мы ничего и не знали.

Возить-то возил, да не нравилось это чапаевцам. «На бабу нас променял!». Точь-в-точь, как разинцы своему атаману. Пришлось расстаться. Бросил он ее. Не «в набегавшую волну», правда. Просто бросил.

Была семья и у Петрова: жена и трое дочерей. Мечтали ли он о хозяйстве, чтоб, подобно родителям — дом, корова, лошадь? Вряд ли. Он и без хозяйства не ладил со своими, говорил, что часто менял работу и — в конце концов — завербовался на Дальний Восток из-за семейных неурядиц. Так что на Камчатку попал разведенным.

Однако — революцию делал, в партии работал! Только что не воевал в гражданскую. И это было у него самым уязвимым, пожалуй, местом. На большую мозоль наступили, доставив в Крутогорово новые фильмы. Впрочем, сами по себе они отвлекали от серых однообразных будней, когда нет никакого настроения работать.

«В Крутогоровском комбинате план по крабу провален, — читал информацию Управления НКВД первый секретарь Камчатского обкома ВКП(б) В. А. Орлов, — в апреле месяце выловлено только 67 %. Причины: плохая подготовка комбината к путине; напряженное положение с кредитами, комбинат продолжительное время не выходит из просрочки в банке; тяжелое положение с торговлей, лимиты по маслу, сахару и молоку. Других продуктов в продаже нет.

Скверная работа столовых для рабочих и служащих, питание отвратительное, практически организованный обсчет рабочих в этих столовых путем повышения цен на завтраки, обеды и ужины из-за отсутствия разменной монеты».

И вот в этом «провальном» тридцать шестом году на рыбокомбинат привезли кинокартины, и среди них «Чапаева» — одну из первых звуковых, с Бабочкиным в главной роли. Посмотрев фильм, Петров счел необходимым поделиться впечатлениями с такими же рабочими, как он: «Это, товарищи, вы не думайте, что это — верно. Это партия возглавила товарища Чапаева для поднятия революционного духа рабочих и крестьян. Это все неверно. Это со стороны партии — обман рабочих и крестьян».

Не согласился Петров и с тем, что «Чапаева показывают... он герой революции, а каппелевцы и юнкера — дураки». Пройдясь по пулеметнице Анке («там женщина героем — это не герой, а сыкуха»), Петров продолжил мысль: «Я сам служил у кадетов, и таких тактик не было, и так не воевали, как кажут в картине “Чапаев” каппелевцев».

На этом Петров не успокоился. Он повернулся к парторгу Кутлиахметову и добавил: «Бросьте дурачить массы и делать из каппелевцев и юнкеров таких глупых, мы так дурачки под ваши пули не лезли». А когда парторг хотел возразить, обозвал его «татарской мордой». И — опять: «Пейте нашу кровь — передовой отряд кровопийцев-эксплуататоров — защищайте свои “хлебные карточки”».

Дальше события разворачивались по законам того времени.

Петрова Федора Петровича арестовали. Он обвинялся в том, что «вел антисоветскую агитацию в форме распространения частушек контрреволюционного содержания, направленных на дискредитацию вождей партии и отдельных мероприятий советской власти, также открыто выступал среди рабочих с провокационными заявлениями, содержащими призыв к борьбе против советской власти, своими выступлениями пытался опорочить роль коммунистической партии как авангарда рабочего класса и дискредитировать идею стахановского движения».

Виновным себя Петров «в разрезе предъявленного ему обвинения» признал. 29 августа 1937 г. спецколлегия Дальневосточного краевого суда по Камчатской области дала ему восемь лет. Одним словом, повезло. Попало б его дело в Тройку УНКВД — поминай, как звали: эта могла, не долго думая, пустить «в расход», то есть расстрелять, подобно Семену Ивановичу Кутякову: он погиб в следующем, 1938-м году...

Чапаю до всего этого дожить не довелось. Как и встретить в мирной обстановке или на фронте Петрова, которого фильм о нем возмутил до такой степени, что он напрочь отрекся от красных и стал убеждать крутогоровцев, будто воевал в гражданскую на стороне Русской Армии.

...Давно уже не показывали по телевизору «Чапаева», вышедшего на экраны более семидесяти лет назад. Забылись и анекдоты. Но фамилия — в ходу. Чаще, чем где на Камчатке, ее можно услышать в Петропавловске: ведь сюда когда-то перебросили Чапаевскую дивизию.

В. П. ПУСТОВИТ

ПОБЕГ ВОБЕ СТОРОНЫ

Произошло это 10 октября 1933 г. Сотрудники морского контрольно-пропускного пункта (МКПП) «Лаврентий» Камчатского пограничного отряда ОГПУ, несшие службу на Чукотке, задержали перебежчика. На остров Ратманова (Большой Диомид) с острова Крузенштерна (Малый Диомид) его за неделю до этого перевез на лодке эксимос Фрэнк.

«Остров Большой Диомид, находящийся на нашей границе с Америкой, имеет четыре хозяйства с двадцатью двумя человеками населения, рядом с ним на острове Малый Диомид, находящимся на территории Америки, имеется двадцать одно хозяйство с населением 130—140 человек», — докладывал в мае 1934 г. заместитель начальника Камчатского отдельного отряда ОГПУ Ленин заместителю начальника АКО Торопову.

Перебежчик назвался Прокипом Ивановичем Боднаром. Никаких личных документов при нем не было. О себе он сообщил, что родился в 1894 г. в слободе Турельче Борьщивского повята Галиции, по национальности украинец, австро-венгерский подданный, по социальному положению рабочий. С 1918 г. до выезда из Америки состоял членом партии «Интернейшен Лейбор Дефенц» в Сан-Франциско и Ванкувере, до перехода границы жил в Сан-Франциско. Границу перешел добровольно с целью остаться в СССР на постоянное жительство. По словам перебежчика, в Северо-Американских Соединенных Штатах в 1926 г. получил три года тюрьмы за антиправительственную деятельность.

П. И. Боднар показал: происходит из семьи крестьянина-бедняка, в Америку из Галиции выехал в 1908 г. В Америке работал на рудниках, грузчиком, был безработным. За деятельность в профсоюзе грузчиков «Вонбег Юнин» осуждался к одному году лишения свободы, а в Канаде ему дали четыре месяца как ведущему антиправительственные разговоры. После отсидки в Америке он в 1929 г. вновь уехал в Канаду, в Ванкувер.

В апреле 1933 г. Боднар решил перебраться в Советский Союз. От города Хозельтень до Каркроса шел пешком. 23 июня на американско-канадской границе его задержал американский пограничный пост, но в тот же день освободил, и он «продолжил всеми способами свое продвижение по Аляске».

Прибыв 13 августа 1933 г. в Номе, отправился оттуда «на своих двоих» на мыс принца Уэльского, где сел на шхуну «Гуд Хоп» и переехал на остров Крузенштерна. Осталось пересечь Берингов пролив...



Пограничники доставили задержанного в залив Лаврентия. Так как при МКПП не имелось арестного помещения, Боднара поместили на культбазе в четырех километрах от пропускного пункта. Нуждаясь в рабочей силе, заместитель заведующего базой Шереметьев предложил Прокипу Ивановичу поработать на ремонте местной больницы за сто рублей в месяц плюс квартира и питание.

Боднар начал работать, однако вскоре заявил, что заниматься ремонтом не умеет. Перевели истопником. В первые дни пребывания на территории СССР Прокипу Ивановичу здесь нравилось гораздо больше, нежели в Америке. И вообще отзывался о Советском Союзе он восторженно. Через некоторое время Боднар стал интересоваться, можно ли жить в СССР, не работая на постоянной основе. В ответ услышал: труд в стране строящегося социализма является обязанностью каждого. К этому Прокип Иванович отнесся неодобрительно, привел в качестве примера САСШ, где не обязательно все время работать.

Один из работников культбазы, разоткровенничавшись с перебежчиком, сообщил ему о «продовольственных и товарных затруднениях» в СССР. Боднар стал открыто говорить, что уйдет обратно в Америку, так как из того, что он видел в заливе Лаврентия и слышал об остальном Советском Союзе, он сделал вывод: ему в Северо-Американских Соединенных Штатах будет все-таки лучше.

Теперь Прокип Иванович уже не вспоминал о своей революционной деятельности в Америке и Канаде, о которой так подробно рассказывал пограничникам при задержании. О том, как в 1929 г. в Ванкувере он совместно с Кемпбеллом, Крестом и Сорджи создал первый партийный клуб и установил связь с организацией «Лейбор Дефенц» в Торонто, откуда получил партийные документы. О том, как в 1933 г. в Фербенксе на Аляске на пару с Джимми Вильямсом также создал клуб и заложил основу вышеуказанной партийной организации и, состоя в ней, участвовал в митингах и демонстрациях, за что подвергался преследованиям и отбывал тюремное заключение.

Не упоминал Боднар и о том, как по заданию партии распространял «Дейли Воркер», «Моску Ньюс», «Раша Тудей» и другие газеты, получаемые Ванкуверским партийным комитетом.

Намерение Прокипа Ивановича уйти туда, откуда пришел, удивляло окружающих, ведь причиной перехода границы СССР он назвал безработицу в Америке и разочарование революционной борьбой в условиях этой страны.

В конце декабря 1933 г. П. И. Боднар стал расспрашивать людей, как лучше перейти по льду в Америку. Сначала он обратился к проезжавшему через культбазу председателю туземного совета села Аляево чукче Койныну, прося продать ему для этих целей компас, но тот отказался, сказав, что переход по льду на ту сторону — безрассудное дело, и пойти на это может

только «человек, не имеющий головы». Примерно такой же ответ он услышал от рабочего Добриева.

Через несколько дней Боднар встретил начальника МКПП «Лаврентий» Небольсина и пожаловался ему на заведующего культбазой, который уволил его с работы и запретил выдавать пищу в столовой из-за того, что Прокип Иванович три дня не трудился, так как у него болели ноги. Боднар высказал желание отправиться пешком в бухту Провидения, чтобы со стоящим там пароходом «Смоленск» выехать в материковую часть СССР. В противном случае пусть ему разрешат уйти восвояси. Оба варианта пограничник отверг как рискованные, предложив подождать до весны, когда появится возможность с первым пароходом перебраться на материк.

Прошло еще два-три дня. П. И. Боднар опять встретил Небольсина и заявил ему, что уже пытался достичь американского берега, но, пройдя по льду около десяти километров, вышел к чистой воде, поэтому был вынужден вернуться по культбазу.

Начальник МКПП выяснил: руководство базы рассматривало Боднара не как арестованного нарушителя границы, а как «обыкновенного своего рабочего» и предъявляло к нему требования наравне с остальными. Жалобы на болезненное состояние и отлучки Прокипа Ивановича на разведку состояния льдов в Беринговом проливе были для его начальства прогулами и отлыниванием от работы, от Боднара требовали больничный и прочее. В конце концов, сложилось мнение, что он — лодырь и симулянт, и последовало увольнение.

Небольсин вмешался, предложив заведующему базой прекратить бойкот Боднара, на что тот согласился с большой неохотой, а после отъезда пограничника вновь уволил Прокипа Ивановича, опять распорядился, чтобы его не кормили в столовой и не выдавали хлеб из пекарни.

В целях сокращения расхода топлива и керосина завхоз Шереметьев после увольнения Боднара стал переселять его из занимаемой комнаты в общежитие туземцев. Отношение начальства к перебежчику передалось остальным работникам культбазы, которые тоже начали называть Прокипа Ивановича лодырем, делать ему различные замечания.

...В ночь на 27 января 1934 г. П. И. Боднар исчез. В результате розысков и расследования было установлено, что ночь на 28 января он провел в скалах мыса Нунямо, затем в полдень, обогнув мыс, прошел мимо селения Чинин по льду Берингова пролива по направлению к островам Диомида.

Заметивдвигающегося по льду человека, житель селения Чинин Агге сообщил об этом председателю сельсовета Эйнеутегину, который, будучи проинструктирован начальником МКПП о проверке у всех европейцев пропусков на передвижение по пограничной полосе (и особенно на выход в море к островам Диомида), бросился догонять замеченного человека.

Догнав, принялся уговаривать возвратиться назад, так как пройти к островам из-за больших льдов и полыней невозможно. По словам Эйнеутегина, когда он подошел к Боднару, тот вынул большой нож и близко к себе его не подпустил, сказав, что идет в Америку и возвращаться назад не намерен. Не решившись применить оружие (винчестер), Эйнеутегин вернулся в Чинин.

Побег Прокипа Ивановича был замечен на культбазе, когда с момента его исчезновения прошло около двух суток. Заведующий мастерской Григорьев доложил об этом руководителю базы и начальнику КП. Последний сразу же донес о происшедшем в МКПП. Заведующий же культбазой Хорошавцев, думая, что Боднар снова куда-то отлучился и, желая отделаться от него, приказал забить комнату, где он жил, и если он вернется, больше туда не впускать.

...П. И. Боднар исчез бесследно. По показанию местного жителя Итчель, состояние льдов в Беринговом проливе в то время было таково, что на переход от селения Чинин до островов Диомида при непрерывном движении потребовалось бы не менее двух дней. Вечером же 28 января 1934 г. подул сильный северный ветер и разыгралась пурга, длившаяся четверо суток.

После пурги с Чинина увидели, что лед от их берега оторвало и, судя по направлению ветра, унесло на юг в открытое море; на горизонте же, где находились острова Диомида, виднелся плавающий лед.

Между тем, П. И. Боднар был одет в легкий резиновый полушубок на меху, летние суконные брюки и такие же летние нерпичьи торбаса. В этой же одежде он и вышел на лед, кутаясь от холода в одеяло. Не имея, к тому же, ни запаса продуктов, ни огнестрельного оружия.

По мнению местных жителей, Боднар за несколько часов до начала пурги дойти до островов Диомида не успел и, оставшись на оторванных от берега льдах, был вместе с ними унесен в открытое море, где, как легко одетый, замерз до того, как прекратилась пурга.

Дела о нелегальном переходе государственной границы СССР из САСШ на гражданина Боднара Прокипа Ивановича и обратном побеге его из СССР в САСШ прекратили и сдали в архив.

Начальнику МКПП «Лаврентий» Небольсину объявили выговор, так как он почти весь январь находился в командировках. Иначе бы получил, как его заместитель Салаев, суток пятнадцать гауптвахты. Приказом по Камчатскому пограничному отряду ОГПУ было отмечено «преступно-халатное отношение руководящего состава МКПП “Лаврентий” к содержанию и охране единственного задержанного перебежчика».

P. S. За шесть с половиной лет до происшествия с П. И. Боднаром на Чукотке зарегистрировали такой случай: у селения Миткулин в пятидесяти верстах западнее селения Уэлен на мысе Дежнева «морем выбросило катер с одеждой и продуктами утонувшего у наших берегов некоего Онищенко, бежавшего из Америки». Оперативно-разведывательная сводка ОГПУ, куда вошла информация об этом случае, датирована 25 марта 1927 г.

ПРОВЕРКА НА ВШИВОСТЬ

17 февраля 1945 г. на стол первого секретаря Камчатского обкома ВКП(б) Петрова легла бумага, подписанная областным прокурором советником юстиции Зубовым. В ней излагались результаты расследования по делу гражданки Толубенской Ираиды Васильевны, 1922 года рождения.

«Толубенская И. В. директором Митогинского рыбокомбината Кирилловым была принята на работу в должности промработницы участка 804 Митогинского рыбокомбината (находился на западном побережье Камчатки между Кихчиком и Усть-Большерецком. — В. П.) 22 сентября 1944 г. В связи с тем, что Толубенская не имела совершенно никакой одежды, кроме единственного платья, она на работу с 24/IX не выходила, тем более, что жить ей было негде, так как даже общежитие ей не было предоставлено, а ночевала она где придется, и только в последних числах октября директор участка 804 гр-н Савкин, член ВКП(б), предоставил ей для жилья чердак бани, совершенно не пригодный для жилья. Помещение сырое, стены имели щели, мороз и ветер свободно проникали в это “помещение”, тем более что для отопления этого “помещения” директор Савкин дров не давал. “Заботами” Савкина было починено платью и старая фуфайка Толубенской.

Толубенская продолжала на работу не выходить, объясняя это тем, что она больная. Директор участка Савкин, не выясняя состояния здоровья Толубенской, не проверив, что Толубенская, находясь в холодном помещении, могла заболеть, 5 ноября 1944 г. написал директору рыбокомбината Кириллову рапорт о том, что он, Савкин, личной проверкой установил, что Толубенская симулирует, что она имеет фуфайку, платье, что ей выдано одеяло, топчан, обеспечили теплой квартирой, а она на работу не выходит, и он считает ее нарушителем трудовой дисциплины» [1].

Директор комбината, сообщал далее прокурор, не вызвал рабочую для выяснения причин прогула, не проверил, где она живет, не обратив внимания на то, что она работала всего один день, а рапорт Савкина датирован 5 ноября, издал приказ о передаче ее дела в суд за невыход на работу 4, 5 и 6 ноября 1944 г.

Между тем наступил самый большой праздник советского народа — очередная, двадцать седьмая по счету — годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Рабочая Митогинского рыбокомбината Ираида Толубенская встретила ее на холодном чердаке в одном ветхом платье (под ним ничего не было), без средств к существованию.

После праздника член ВКП(б), заместитель судьи 1-го участка Большерецкого района Линецкий поднялся на чердак бани и предложил Толубенской следовать за ним в помещение дирекции комбината, где единолично начал ее

судить, не вызвав ни одного свидетеля, не слушая объяснений больной женщины. Именем Российской Советской Федеративной Социалистической Республики приговорил ее к четырем месяцам тюремного заключения.

«После суда, — информировал высшее партийное руководство Камчатки прокурор области, — Толубенская продолжала болеть и находилась в тех же ужасных условиях на том же чердаке бани. 19 ноября 1944 г. работником милиции Шумковым Толубенская была обнаружена на чердаке в тяжелом, почти бессознательном состоянии, и в таком же состоянии на нарте была доставлена в больницу участка 804, где ей была оказана медпомощь.

30 ноября 1944 г. в отсутствие работников милиции, на обязанности которых лежит этапирование осужденных в райцентр, заместитель народного судьи Линецкий снова сам лично взял под стражу Толубенскую и поручил ее бойцу пожарно-сторожевой охраны Колесниковой пешком этапировать в Большерецк восемнадцать километров. В пути следования Толубенская, будучи больной, идти не могла, упала в снег и была доставлена попутной случайной нартой на четвертую базу Митогинского рыбокомбината в бессознательном состоянии. Заведующая медпунктом фельдшер Кичаева... обнаружив на Толубенской массовую вшивость, не оказала ей медпомощь, совершенно отказалась ее принять, хотя видела, что Толубенская находится в тяжелом состоянии» [2].

Директор 4-й базы Ермолаев, член ВКП(б), распорядился везти осужденную за пятнадцать километров в районный центр, предоставив собачью упряжку.

Что было потом? Областной прокурор Зубов пишет: «Так как Толубенская не имела теплой одежды и вообще верхней одежды не имела, то директор Ермолаев посадил ее в брезентовый чан совершенно босую, и в этом чане ее положили в нарту, а чтобы она не упала, привязали к нарте веревками. Отъехав несколько километров, каюр понял, что Толубенская замерзает, и каюр возвратился обратно на 4-ю базу. По распоряжению директора базы Ермолаева Толубенская была помещена в холодный сарай, и для охраны ее поставили сторожа. Последняя, видя тяжелое состояние Толубенской, вызвала врача, но было уже поздно. 2 декабря 1944 г. Толубенская в холодном сарае 4-ой базы Митогинского рыбокомбината умерла» [3].

Вскрытие установило: смерть двадцатидвухлетней рабочей наступила от крупозного воспаления легких; она в течение нескольких дней ничего не ела.

Прокурор Камчатской области просил согласия на привлечение к уголовной ответственности Савкина, Ермолаева, Линецкого и Кичаеву.

В обращении Зубова к первому секретарю обкома партии подчеркивалось, что вышеизложенное рассматривалось на бюро Усть-Большерецкого райкома ВКП(б), однако все свелось к обсуждению пороков умершей. Действительно, в протоколе заседания бюро от 29 января 1945 г. о них гово-

рится много: до появления на Митогинском комбинате 17 мая она отбывала тюремное заключение за прогул в Пымтинском рыбокомбинате, где была дважды осуждена; появилась грязная и завшивленная, выйдя замуж за ловца-стахановца, мыться не хотела, белье себе и мужу не стирала; замужем «вела развратный образ жизни», из-за чего стахановец разошелся с ней и попросил ее из своей квартиры; после этого она «устраивалась к рабочим на квартиру и обворовывала их».

Райком партии утверждал, что Толубенской, когда она была принята на работу Кирилловым, дали квартиру, постельные принадлежности, пошили ей теплую фуфайку и верхнее пальто, выдали чулки и оказали безвозмездно денежную помощь. Савкин же подал на нее рапорт, имея заключение врача, что Толубенская абсолютно здорова, а при отправке в район ее обеспечили хлебом «сверх установленной нормы из расчета 450 граммов в день сроком на семь дней, и других претензий с ее стороны не было предъявлено» [4].

Среди прочих о деле Толубенской на бюро докладывал прокурор района Иван Логвинович Хавротин. Он тоже обратился с письмом к секретарю обкома Петрову, в котором жаловался, что на бюро райкома его унизили. «На основании собранных у меня следственных материалов я просил привлечения Савкина и Линецкого к строгой партийной ответственности, также санкции на предание суду уже арестованного мною члена ВКП(б) Ермолаева, поместившего больную Толубенскую в холодный сарай, где она и умерла.

Несмотря на веские очевидные доводы о хамском отношении упомянутых коммунистов к живым людям, я не нашел поддержки со стороны секретаря райкома ВКП(б) тов. Елисеева. Более того, в выступлениях меня назвали “коммунистом беспартийной души”. Кроме этого, в присутствии всего бюро, а также коммунистов Савкина, Линецкого и Ермолаева тов. Елисеев, обращаясь ко мне, сказал: “Вы, тов. Хавротин, должны извиниться перед Ермолаевым, что беспричинно его арестовали, и немедленно освободите Ермолаева из-под стражи”.

Был еще аналогичный случай, который вызвал гром и негодование на меня со стороны тов. Елисеева: “коммунист” Федотов, работающий заведующим магазином, растратил двадцать шесть тысяч рублей, в растрате девяти тысяч он себя полностью признал. Так как по ходу следствия Федотова необходимо было немедленно арестовать, но за отсутствием тов. Елисеева я согласовать арест, как на коммуниста, не мог. Федотов был мною арестован, о нем на следующий день я поставил в известность тов. Елисеева... Несмотря на это, все же тов. Елисеев нашел, что я виновен, и я стал предметом обсуждения на бюро райкома ВКП(б), где записали предупредить тов. Хавротина за незаконные аресты» [5].

29 января 1945 г. бюро Усть-Болышерецкого райкома партии постановило: «1. Признать, что предъявленное обвинение районным прокурором товари-

щам Савкину, Линецкому и Ермолаеву о виновности их в смерти Толубенской неправильными. 2. Предложить районному прокурору тов. Хавротину расследовать дело фельдшера тов. Кичаевой о безответственном отношении к оказанию медицинской помощи Толубенской» [6].

Ровно через два месяца членам бюро райкома пришлось по предложению обкома ВКП(б) отменять свое решение «как не вскрывшего действительного положения вещей и не давшего правильной партийной оценки существующему на Митогинском комбинате бездушному отношению к людям, в значительной степени результатом чего и является смерть Толубенской» [7]. Более в новом постановлении фамилии умершей рабочей не встречается, хотя оно само занимает полстраницы печатного текста и состоит из шести пунктов. Нет там ни слова и о наказании лиц, виновных в бездушном отношении к людям.

11 апреля 1945 г., рассматривая вопрос «О состоянии бытового обслуживания трудящихся на рыбокомбинатах района», бюро райкома упомянуло «случай, когда одна работница завода из-за необеспеченности элементарными бытовыми потребностями не могла выйти на работу и ее осудили за прогул к тюремному заключению, а в пути следования к месту заключения эта работница простудилась и умерла только потому, что ее отправили полураздетой и даже отказались оказать медицинскую помощь, когда она находилась в тяжелом состоянии. Виновные в этом понесли наказание» [8].

Кто, какое и когда понес наказание? Вполне возможно, что наказали фельдшера и перевели (с понижением или повышением?) директора рыбокомбината Кириллова — в последующих партийных материалах фигурирует «исполняющий обязанности директора Андреев». Единственное, что можно утверждать с уверенностью: было *поставлено на вид* коммунисту Савкину. Сделало это бюро Камчатского обкома ВКП(б), заслушав сообщение прокурора Усть-Большерецкого района И. Л. Хавротина по делу Толубенской на своем заседании от 22 февраля 1945 г.

Савкин Григорий Филиппович (в партии с 1928 г.) как секретарь партбюро Митогинского рыбокомбината выступил 7 мая 1945 г. на закрытом партсобрании первичной организации предприятия с информацией о решении бюро райкома ВКП(б) по Толубенской. Что говорил Савкин, в протоколе собрания не зафиксировано. Зато перечислены меры, выработанные партсобранием «для изжития фактов недостатков»: обязать «коммунистов-директоров баз безоговорочно регулярно устраивать бани, установив работу дезокамер; взять под личный контроль обеспечение трудящихся столовым довольствием, выпечкой качественного хлеба; уделять исключительное внимание вопросу наведения порядка в общежитиях.

В отношении решения райкома ВКП(б) 29/III-45 г. по результатам проверки причины смерти тов. Толубенской партсобрание считает правильным, и необ-

ходимо указать исполняющему обязанности директора рыбозавода № 4 тов. Ермолаеву на допущенное им бездушное отношение к больной Толубенской. Просить райком ВКП(б) о присылке в Митогинской рыбокомбинат врача, учитывая большую периферию комбината» [9].

Председательствовал на собрании Линецкий. В начале июля того же года в связи с избранием его секретарем партбюро рыбокомбината, заместителем народного судьи на предприятии был утвержден другой человек.

Остается добавить, что на заседании бюро Камчатского областного комитета ВКП(б) № 266 от 22 февраля 1945 г., на котором Савкину было поставлено на вид, первым пунктом повестки дня стоял вопрос о втором секретаре обкома Им стал руководитель партийной организации Усть-Большерецкого района П. Ф. Елисеев.

ИСТОЧНИКИ

1. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 702, л. 69.
2. Там же, л. 69 об.
3. Там же, л. 69 об.
4. Там же, ОФ, д. 1427, л. 12.
5. Там же, ф. 2, оп. 2, д. 702, л. 70.
6. Там же, ОФ, д. 1427, л. 12.
7. Там же, л. 44.
8. Там же, л. 51 об.
9. Там же, ф. 8, оп. 1, д. 210, л. 44.

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

С. В. ГАВРИЛОВ

ЛЕТОПИСЬ ФЛОТА КАМЧАТКИ РЫБАЦКОЙ (1928—1990 гг.)

Собственный рыбацкий морской транспортный и промысловый флот появился на Камчатке, по историческим меркам, совсем недавно — семь с небольшим десятилетий назад. В этом материале в хронологической последовательности прослеживается судьба некоторых, по мнению автора, наиболее «знаковых» судов, прибывших или работавших на Камчатке в период с 1928 по 1990 гг. К большинству из них применимо слово «первый»: первый транспорт, первый сейнер, первый танкер, первый большой траулер, первая современная плавучая база...

В скобках после названий судов приведены годы, в которые они впервые пришли на Камчатку или вошли в состав действовавших на полуострове предприятия.

Пароход-краболов «Камчатка» (1928 г.). Созданное как инструмент противостояния японской экономической экспансии на Камчатке Акционерное Камчатское общество (АКО) имело целью постепенное вытеснение японских рыбопромышленников из советских вод и продвижение отечественных валютоемких рыботоргов на внешние рынки. Естественно, что оно обратилось к огромному опыту, накопленному конкурентами, который свидетельствовал о том, что наиболее прибыльным производством являлся выпуск крабовых консервов.

Первым крабоконсервным плавучим заводом (краболовом) АКО стал купленный в США сухогруз «Чейз» вместимостью 2 674 рег. т, построенный в 1919 г. Он имел длину 77,3, ширину 13,3, осадку 8,5 м и был оборудован паровой машиной мощностью 1 500 л. с., позволявшей развивать скорость 8 узлов. Судно получило название «Камчатка».

Команда АКО приняла его от американского экипажа на рейде японского порта Хакодате. Там же с начала апреля по 8 мая 1928 г. прошло переоборудование «Камчатки» в краболов: на ней установили консервные машины и устроили помещения для рабочих и ловцов.

8 мая 1928 г. судно под руководством известного на Дальнем Востоке капитана Г. И. Александрова вышло в море и взяло курс на западное побережье Камчатки. На нем находились 280 японцев (90 ловцов, 175 заводских

рабочих, 15 человек их администрации), советская команда в количестве 36 человек и руководство завода.

16 мая 1928 г. краболов впервые выставил сети в районе реки Морошечной. Эта дата может рассматриваться как *начало крабового промысла в открытом море* со стороны АКО. До 19 августа 1928 г. «Камчатка» выработала около 15 000 ящиков консервов, которые приобрели английские фирмы, причем комиссия, проверявшая их качество, выставила оценки «хорошо» и «очень хорошо». Из-за отсутствия подготовленной отечественной рабочей силы производством консервов занимались японцы. В последующие годы они постепенно заменялись советским персоналом.

В сезон 1929 г. «Камчатка» находилась на промысле до начала октября. Ею командовал капитан П. С. Доруховский. Весной 1930 г. на промысел вышли уже пять краболовов, принадлежавших АКО. В следующем 1931 г. все плавающие крабоконсервные заводы из АКО перешли в распоряжение владивостокского Кработореста. В 1932 г. к Кработоресту отошел береговой крабоконсервный завод на острове Птичий. К концу первой пятилетки общая численность отечественных краболовов достигла одиннадцати.

Теплоход «Охотск» (1928—1930 гг.) и парусно-моторная шхуна «Чукотка» (1928—1931 гг.). Летом 1927 г. по решению советского правительства было создано Акционерное Камчатское общество — уникальная хозяйственная организация, на которую возлагались обязанности по комплексному развитию экономики Охотско-Камчатского края. С 1930 г. руководящие органы АКО находились в Петропавловске.

Практическая деятельность АКО началась весной 1928 г. Одними из главных направлений деятельности общества стало развитие рыбной промышленности и снабженческая деятельность, потребовавшие обзаведения собственными судами. Зимой 1928 г. АКО приобрело в США пароход «Камчатка», переоборудованный в плавучий крабоконсервный завод, и два деревянных парусно-моторных судна — теплоход «Охотск» и шхуну «Чукотка». Прибытие в Петропавловск двух последних судов ознаменовало рождение каботажного флота Камчатки.

Первое транспортное судно АКО — теплоход «Охотск» — имело водоизмещение 1 354 т, его главный двигатель «Атлас» развивал мощность 320 л. с., численность экипажа составляла 26 человек. Кроме главного, на судне стояли три вспомогательных бензиновых двигателя. Его конструктивной особенностью являлась высокая надстройка, занимавшая всю кормовую половину корпуса. Она придавала «Охотску» своеобразный силуэт, благодаря которому он получил прозвище «плавучий комод». «Охотск» располагал вспомогательным парусным вооружением, порой оказывавшим существенную помощь маломощной машине и нередко выручавшим его в экстремальных ситуациях.

Сочетание деревянного корпуса и двигателей, работавших на легковоспламеняющемся топливе, стало причиной часто возникавших пожаров. Одно такое происшествие описывает в своих воспоминаниях легендарный капитан А. И. Щетинина, работавшая на судне в начале своей флотской карьеры. «Во время стоянки у завода, где на “Охотске” только что закончили ремонт, вахтенный моторист запустил вспомогательный двигатель, обеспечивавший работу генератора, и нарушил правила безопасности. Возник пожар. После удаления людей машинное отделение закрыли, судно отбуксировали на мель у южного берега бухты и затопили, для чего потребовалось прорубить деревянную обшивку борта. Пожар прекратился. Водолазы заделали отверстие в обшивке, воду откачали, и судно снова поставили к заводу на ремонт».

Пожар, случившийся летом 1930 г. в Петропавловске, сыграл в судьбе судна трагическую роль: оно загорелось, стоя после ремонта у пирса. Его отбуксировали на рейд в район мыса Сигнального и затопили.

Второй транспорт АКО — *шхуна «Чукотка»* — имел водоизмещение 620 т, его экипаж насчитывал 27 человек. Командовал им капитан В. М. Андржеевский. Шхуна совершала регулярные плавания с грузами и пассажирами по восточному и западному побережьям полуострова, использовалось и как зверобойное судно. За первый рейс «Чукотка» собрала на факториях 210 мест пушнины и сырья стоимостью 304 081 рублей, выгруженных во Владивостоке и Петропавловске.

В 1930 г. шхуна «блестяще выполнила хозяйственно-политическую задачу — завоз продовольствия в северные районы. Во время весеннего рейса во льды Охотского моря и в настоящий рейс в Чаунскую губу на борту “Чукотки” находилась научно-промысловая экспедиция АКО по изучению лежбищ морского зверя, опытного боя его, установлению сырьевой базы, типа и техники будущего зверобойного промысла АКО в ледовый период...».

Летом 1931 г. «Чукотку» отправили на находившийся в распоряжении АКО остров Врангеля. На пути к нему ее затерли льды, и 1 августа 1931 г. шхуна затонула. Ее экипаж не пострадал.

Грузовые пароходы типа «Лейк» (1929 г.). В конце 1920-х гг. АКО, остро нуждавшееся в транспортных судах для доставки на Камчатку продовольствия, снабжения для промыслов, пассажиров и вывозе готовой рыбной продукции, приобрело в США серию грузовых пароходов, так называемых «Лейков». В их число вошли «Лейк Элва», «Лейк Элмвуд», «Лейк Эпсфорт», «Лейк Ферлей», построенные в 1919—1920 гг. Суда, названные «Тунгус», «Ламут», «Юкагир», «Якут», имели грузоподъемность 3 100 т, длину 77,3, ширину 13,3 и осадку 8,6 м. На них стояли паровые машины мощностью 1 500 л. с., обеспечившие скорость хода 7—8 узлов.

Первые три судна проработали в составе АКО недолго: в 1931 г. их передали владивостокскому Кработресту и переоборудовали в плавучие крабokon-

сервные заводы. А «Якут» продолжал трудиться на благо Камчатки. В июле 1929 г. он принял участие в экспедиции на остров Врангеля, на котором с июля 1926 г. пребывала колония под руководством Г. А. Ушакова. Ее должен был сменить ледорез «Литке». «Якут» обеспечивал ледорез топливом.

В 1930—1931 гг. «Якут» одним из первых открыл ранее считавшиеся невозможными зимние плавания на Камчатку. Вот что вспоминал об этом работавший на нем в то время матросом Л. И. Кужель, впоследствии известный капитан: «“Якут” стал центром внимания жителей Владивостока, которые были уверены, что плыть зимой на Камчатку равносильно нырянию в море с камнем на шее. Однако экипаж готовился. После загрузки продовольствия тщательно укрепили трюмы, подвели дополнительные крепления к мостику: не дай Бог, смоем волной. Команда получила теплое обмундирование и двойные оклады.

Провожать “Якут” пришло много народу. Все желали два дюйма под килем, штилевой погоды и скорого возвращения, хотя в последнее мало кто верил. Погода за время перехода нельзя сказать, чтобы была хорошей, но и не слишком штормовой. Так что через неделю судно ткнулось в лед у Раковой мели, поскольку Авачинская губа основательно замерзла. А скоро на собаках и лошадях подъехали Петропавловские жители. Они также не могли скрыть восторг и удивление».

В 1960-х гг. Л. И. Кужель был капитаном «Якута».

А вот еще несколько эпизодов из большой «биографии» судна. 21 ноября 1935 г. «Якут», стоявший в Кичигинском рыбокомбинате, подвергся мощному удару стихии. Внезапно начавшийся шторм нанес ему серьезные повреждения: упавшая стрела разбила капитанский мостик, разрушила машинный телеграф и компас. Пароход потерял лаг. Кроме этого, он лишился трех грузовых кунгасов, стоявших у борта. Находившихся на них людей с большим трудом и риском для жизни как спасаемых, так и спасающих, удалось снять при помощи судового катера.

Весной 1936 г. пароход «обезуглился», то есть на нем закончились запасы топлива для котлов. Машина остановилась, судно осталось без хода и управления и семь суток дрейфовало в Японском море. На помощь собрату поспешили, отклонившись от своих курсов, пароходы АКОФлота «Орочон» и «Сима». «Орочон» взял «Якут» на буксир и доставил его во Владивосток.

Осенью 1946 г. «Якут» совершил уникальную операцию: он *первым из крупных морских судов вошел в устье реки Камчатки*, положив таким образом начало созданию здесь морского порта. В конце 1930-х гг. камчатский флот дополнили еще два «Лейки» — пароходы «Чапаев» и «Щорс». В августе 1945 г. «Чапаев» участвовал в высадке десанта на Курильские острова.

Бывшие «Лейки» плавали до конца 1960-х гг., внося большой вклад в экономическое развитие полуострова в первой половине XX в. К тому же они

стали своеобразными «школами», подготовившими за долгие годы множество умелых моряков, хорошо знакомых с тяжелыми условиями плавания на суровом камчатском побережье.

Пароходы «Орочон» и «Ительмен» (1930 г.). В середине 1930 г. флот АКО пополнился судами зарубежной постройки, названными «Ительмен» и «Орочон». В Петропавловск их привели капитаны Е. Д. Бессмертный и Н. В. Ушаков. Во время пребывания в США экипаж «Орочона» на личные средства приобрел трактор «Фордзон», который 20 августа 1930 г. торжественно передали колхозу «Имени XVI партсъезда». Этот трактор не только работал на полях, но и использовался как привод лесопилки.

В конце сентября 1930 г. «Ительмен» отправился в рейс из Петропавловска на западное побережье Камчатки. Его значительная часть проходила во льдах. Сдав груз, пароход в начале декабря без повреждений вернулся в порт. Так были развеяны утверждения о невозможности плавания вдоль берегов полуострова в зимнее время.

«Ительмен» и «Орочон» имели грузоподъемность немногим более 5 000 т, в их вместительных трюмах могли расположиться до 1 200 человек. В течение многих лет эти *самые большие пароходы АКО флота* перевозили грузы для рыбной промышленности и пассажиров — рабочих рыбокомбинатов, переселенцев, переезжавших на Камчатку на постоянное место жительства. В годы Великой Отечественной войны пароходы выполняли рейсы в США, откуда везли в СССР грузы, поставляемые как союзническая помощь. В августе 1945 г. «Ительмен» перебрасывал войска и снаряжение, участвуя в Курильской десантной операции.

После войны пароходы по-прежнему возили на Камчатку снабжение и людей, а к концу 1950-х гг. они превратились в плавучие рыбообрабатывающие базы. В этот период камчатский траловый флот активно пополнялся среднетоннажными дизельными промысловыми судами. Для оперативной сдачи уловов и экономии промыслового времени траулеров было необходимо увеличить численность приемно-перерабатывающего флота. В его состав вошли старые тихоходные пароходы «Ительмен», «Орочон», «Эскимос» и другие, которые уже не могли конкурировать на морских дорогах с современными транспортом.

В середине 1960-х гг. «Ительмен» попрощался с родным портом тремя длинными гудками: ему предстоял последний рейс, после которого стальной ветеран исчез в пламени доменных печей. А его брат «Орочон» продолжал трудиться на благо рыбной промышленности Камчатки еще несколько лет.

В субботу 5 августа 1967 г. над старым, заслуженным судном взвились праздничные флаги и алый транспарант с надписью «Орочону — 50 лет». На плавбазе состоялось торжественное собрание, во время которого ее моряки принимали поздравления от городских организаций. Второму механику

Василию Пахомовичу Юрикову, проработавшему на «Орочоне» шестнадцать лет, вручили знак «Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности». Вечером моряки встретились с бывшим матросом «Орочона» Башкирцевым, одним из первых механиков этого судна Желудковым и другими ветеранами флота.

В свое последнее плавание «Орочон» готовился отправиться в июле 1969 г. Вот что писала о предстоящем событии рыбацкая газета «За высокие уловы»: «Пятьдесят два года назад сошел со стапелей пароход “Орочон”. Пятьдесят два года били в его крутые борта соленые волны всех океанов и морей. Сотни тысяч тонн груза перевез в своих объемистых трюмах ветеран камчатского флота. Его угловатый, приземистый силуэт с высокой трубой хорошо знаком на всех комбинатах полуострова. В тридцатых годах на нем приезжали на Камчатку первые строители судоверфи, хетагуровки (женщины, последовавшие призыву Валентины Хетагуровой переселяться на Дальний Восток. — С. Г.), во время войны в его трюмах перевозились оружие и продовольствие для фронта. В последние годы “Орочон” “переквалифицировался” в “рыбообработчика” — стал рыбоперерабатывающей плавучей базой».

В конце июня 1969 г. «Орочон» вернулся с промысла. За рейс он принял более 160 тысяч центнеров минтая и освоил обработку новой породы рыбы, приняв свыше 2 300 центнеров терпуга. Экипаж старейшего камчатского судна (построенного в 1917 г.), готовясь к последнему плаванию, намеревался «провести его так, чтобы не уронить чести морского ветерана, досрочно выполнить план и обязательство: принять 30 тысяч центнеров жирной сельди».

Славная традиция русского флота передавать по наследству имена отличившихся судов и кораблей сохранила камчатцам и «Ительмен», и «Орочон». «Ительменом» стал современный большой морозильный траулер, «Орочоном» — мощная плавучая рыбообрабатывающая база.

Китобойная флотилия «Алеут» (1933 г.). В 1928 г. советское правительство решило начать отечественный китобойный промысел силами АКО. Для этой цели следовало приобрести за границей большой пароход и переоборудовать его по чертежам норвежских фирм в плавучую китобойную базу, или, как ее тогда называли, — в «китоматку».

В начале 1930 г. для приемки купленного в США парохода «Глен Ридж» АКО направило в Балтимору капитана А. И. Дудника. В марте 1930 г. его перегнали в Норвегию, в порт Осло. Разместить здесь заказ на переоборудование не удалось, поэтому в начале апреля 1930 г. судно, получившее название «Алеут», пришло из Норвегии в Ленинград, где встало для переоборудования на Канонерский судостроительный завод. Работы по созданию *первой советской китобойной базы* завершились летом 1932 г., и 28 июня 1932 г. она оправилась в плавание на Дальний Восток под командованием капитана

Л. И. Бурхарда. В Кильском канале к «Алеуту» присоединились три судна-китобойца, построенных в Норвегии.

Двух первых китов флотилия добыла 25 октября 1932 г. 27 февраля 1933 г. она прибыла во Владивосток. Здесь Л. И. Бурхард сдал дела А. И. Дуднику. Флотилия недолго входила в состав АКО: вскоре ее передали Дальморзверьпрому. Но связи с Камчаткой она не порывала: районы боя китов располагались вдоль берегов полуострова, «Алеут» часто гостил в Петропавловске, суда АКОфлота снабжали его углем и водой. А в январе 1940 г. Петропавловский горисполком даже выделил флотилии на берегу одной из бухт территорию под подсобное хозяйство.

В 1956—1958 гг. в течение зимнего межсезонного периода владивостокский «Дальзавод» модернизировал судно, после чего оно и его первые китобойцы работали еще десять лет, а затем были списаны.

Пароход АКОфлота «Колыма» (1934—1940 гг.). Для снабжения отдаленных северных районов России Добровольный флот приобрел за 180 тыс. руб. небольшой норвежский пароход «Проспер», переименованный в «Колыму». Его построили в Осло в 1906 г. на верфи «Ниланс Верк». С 1911 по 1932 гг. «Колыма» семнадцать раз принимала участие в тяжелых полярных рейсах. Первый из них начался 29 июля 1911 г. Командовал «Колымой» П. А. Троян, старшим помощником у него был П. Г. Миловзоров. 1 сентября 1911 г. судно достигло устья реки Колымы.

Осенью 1918 г. «Колыма» ушла из Владивостока на Черное море, где работала до 1924 г. В январе 1925 г. пароход отправился обратно на Дальний Восток. В 1925 и 1926 гг. под командованием К. А. Дублицкого «Колыма» ходила в устье одноименной реки. В 1927 г. пароход под руководством П. Г. Миловзорова *впервые за одну навигацию дошел из Владивостока до устья реки Лены*. 23 июня 1928 г. «Колыма» снялась в очередной рейс к устью этой реки. Теперь судном руководил капитан В. П. Сиднев. Тяжелые льды заставили пароход зазимовать возле острова Шалаурова. Он вернулся во Владивосток летом 1929 г., пробыв в плавании более года.

В конце июня 1931 г. «Колыма» под руководством капитана Д. Н. Сергеевского вышла из Владивостока в Нижне-Колымск. 10 сентября, следуя в густом тумане, она села на песчаную мель в районе устья реки Большая Бараниха. С большим трудом с помощью парохода «Лейтенант Шмидт» ее удалось снять с мели, но пароход оказался затерт льдами и вновь был вынужден зазимовать.

В середине 1934 г. «Колыму» передали АКО, в составе флота которого была создана группа малотоннажных судов, предназначенная для оперативной доставки малых партий грузов и пассажиров на побережье полуострова. В АКОфлоте «Колыма» начала работать 20 июля 1934 г. Судно имело длину 73,3, ширину 10,7 м и грузоподъемность 1 200 т, которая вскоре из-за почтенно-

го возраста была снижена на 500 т. Паровая машина мощностью 930 индикаторных сил некогда сообщала пароходу скорость хода 8,5, но в составе АКОфлота «Колыма» развивала всего 5,5 узлов. При необходимости она могла принять четырнадцать пассажиров.

За свою долгую жизнь «Колыма» неоднократно попадала в сложные ситуации. Одна из них произошла 2 сентября 1935 г. При заходе в реку в Пенжинно пароход потерпел аварию. Сильным отливным течением его выбросило на мель. Корпус судна повреждений не получил, но начавшимся приливом его развернуло на месте, в результате чего оказались сломанными руль и рулевое управление. На помощь из Петропавловска вышел траулер «Восток», отведший «Колыму» в бухту Нагаева. Здесь на ней установили временный руль, после чего на буксире «Востока» пароход отправился в Петропавловск. На переходе в Охотском море караван попал в жестокий шторм, сломавший временный руль и разорвавший буксирные концы. Более суток «Колыма» без хода и управления дрейфовала по направлению к берегу, пока ее снова не взяли на буксир.

В ноябре 1940 г. «Колыму» передали Дальгосрыбтресту, и она покинула полуостров. В 1950-х гг. название «Колыма» получил один из камчатских средних рыболовных траулеров.

Паровой траулер «Дальневосточник» (1934 г.) — одно из первых судов тралового лова на Дальнем Востоке. Построено в Кенигсберге (Германия) в 1929 г. Водоизмещение 431 т, длина 49,6, ширина 8,5 м, скорость хода 8 узлов. Оснащено паровой траловой лебедкой. В 1934 г. передано АКО из ликвидированного владивостокского Тралтреста.

Первые годы в АКОфлоте траулер использовался как административно-разъездное и транспортное судно. В навигацию 1936 г. «Дальневосточник», переоборудованный во Владивостоке для перевозки людей, открыл *первые на Камчатке пассажирские пароходные линии Петропавловск — Ича, Петропавловск — Олюторка* с заходом во все населенные пункты побережий.

В 1938 г. «Дальневосточник» начал работать как промысловое судно. В ноябре он 1940 г. принимал участие в поиске пропавшего ледокола «Малыгин». Это судно 27 октября 1940 г. в жестокий шторм затонуло у северо-восточного берега Камчатки. Вместе с ним трагически погиб весь экипаж и гидрографическая экспедиция под руководством Я. Смирницкого.

После начала Великой Отечественной войны, 24 января 1942 г. траулер вошел в состав «дивизиона рыболовецкой службы» Морлова АКО. В августе 1945 г. он под командованием опытного и заслуженного капитана К. К. Берга перебрасывал десант на Курильские острова. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района». За эту операцию пятерых его моряков ждали боевые награды.

После войны траулер продолжал трудиться на рыбацкой ниве, исправно служа до начала 1960-х гг.

Траулер «Восток» (1934 г.) — паровое рыболовное судно, построенное в 1931 г. в Италии. Водоизмещение 550 т, скорость хода 7 узлов, экипаж 30 человек. На Камчатку траулер прибыл вместе со своим собратом «Дальневосточником». В начале февраля 1938 г. «Восток» вошел в состав созданной в январе 1936 г. Базы активного опытного лова — родоначальника современных камчатских рыбопромышленных компаний. В годы Великой Отечественной войны моряки траулера неоднократно добывались высоких, нередко рекордных, уловов, снабжая добытой рыбой фронт и тыл воюющей страны. В этом наиболее отличились возглавлявшие в разное время экипаж капитаны Ефстафиади и Ленский, тралмастеры Алешкин и Косяченко, матросы Кульков и Неупокоев, кочегары Вагайцев и Челаков, механик Лесовой.

31 марта 1944 г. рыбаки выловили 120 т рыбы, установив трудовой рекорд. При этом они «дали твердое слово добиться еще лучших результатов и этим помочь наступлению героической Красной Армии». Траулер успешно работал и после войны. В это время его возглавлял известный капитан С. Закхеев, старшим механиком трудился один из опытейших специалистов А. Лесовой. Один из зимних рейсов в начале 1952 г. стал для судна и его экипажа роковым...

12 января 1952 г. с «Востока» пришло сообщение о том, что он вышел из бухты Жировой в Петропавловск. Прибытие сюда намечалось на 23 часа. Но на связь судно больше не выходило и в порт не пришло. Организованные поиски вначале ничего не дали, но спустя несколько дней в бухте Малолагерная и у мыса Изменный нашли некоторые предметы с «Востока», а затем в бухте Раковой обнаружили тело повара Анны Ивановны Твороговой. Больше ничего найти не удалось, а причина гибели «Востока» так и не была установлена. Однако все свидетельствовало о внезапности произошедшего. В связи с этим бывалые моряки предполагали, что траулер мог подрваться на не протравленной советской mine из заграждений, выставленных на подходе к Петропавловску во время войны, а может быть — на сорванной с якоря и дрейфовавшей японской или американской «адской машине».

Косвенным подтверждением правильности этого предположения является документ, подписанный 16 мая 1952 г. командующим Камчатской военной флотилией контр-адмиралом Пантелеевым и адресованный основным местным судовладельцам: Главкамчатрыбпрому и Камчатско-Чукотскому государственному морскому пароходству. В нем определялись меры по обеспечению «возможности планомерной борьбы с плавающими и выброшенными на берег минами, представляющими опасность для судоходства...».

В начале 1950-х гг. именами капитана и старшего механика «Востока», заслуженных и уважаемых на Камчатке моряков, были названы новые средние рыболовные дизельные траулеры «Капитан Закхеев» и «Механик Лесовой»,

входившие в состав большой серии судов, построенных для СССР в Германской Демократической Республике. Они начали поступать на Камчатку в 1951 г. Имя капитана Закхеева ныне носит одна из улиц Петропавловска. Скорбный список погибших членов экипажа «Востока» нанесен на одну из мемориальных досок, размещенных в центре города на Аллее морской славы.

Пароход «Чавыча» (1935 г.). 6 января 1935 г. правительство СССР — Совет Народных Комиссаров — приняло постановление «О покупке пароходов для рыбной промышленности Дальневосточного края». Их намеревались приобрести за границей. От АКО в приеме и перегоне судов на Камчатку принимали участие Е. Д. Бессмертный и А. И. Щетинина.

Купленный в Германии грузовой пароход «Хохенфельз», получивший название «Чавыча», приняла Анна Ивановна Щетинина — *первая в мире женщина-капитан*. Ремонт судна на верфи «Ховальдсверке» закончился в начале лета, и вскоре оно ушло в СССР.

15 июня 1935 г. пароход прибыл в Одессу. Через месяц, 16 июля 1935 г., он с 2 800 т грузов, среди которых находилось оборудование для строившейся в Петропавловске судоремонтной верфи, снялся на Камчатку. Путь сюда из Черного моря занял пятьдесят восемь суток. Утром 12 сентября 1935 г. «Чавычу» торжественно встречали в порту Петропавловска. После небольшого ремонта пароход проследовал на комбинаты побережья: начались его многолетние повседневные рейсы со снабженческими грузами и пассажирами.

В середине декабря 1935 г. «Чавыча» находилась в Митоге. Сильнейший шторм, пронесшийся над комбинатом, разрушил многие здания и сооружения. К счастью, обошлось без жертв. 14 декабря судно передало на берег продовольствие и теплую одежду для пострадавших.

Зимой 1936 г. «Чавыча» в течение одиннадцати суток была затерта льдами в районе Олюторского рыбокомбината. За время вынужденного дрейфа подошло к концу продовольствие. Моряки сели на скудный паек: команде выдавали по 600 граммов хлеба в день, комсоставу — по 400. Оказалась на исходе и пресная вода. Экипаж и пассажиры собирали снег с льдин, насыпали его в форпик, а затем плавили паром. Так добыли около 100 т воды для питья и котлов.

В течение всех суток ледового плена А. И. Щетинина не сходила с капитанского мостика, собственноручно управляя судном, ища удобного момента для вывода «Чавычи» из льдов. Команда парохода работала слаженно и без суеты. Старший помощник капитана и матросы для освобождения судна пытались распилить льдину пилой, но сделать этого им не удалось. Для разворота «Чавычи» на лед заводили легкий якорь. В результате титанических усилий пароход покинул тяжелые льды без повреждений корпуса. Для того чтобы избежать поломки гребного винта, капитан принял решение притопить его корму, для чего команда и пассажиры в течение нескольких дней перегру-

жали содержимое носовых трюмов в кормовой. Тем не менее, хотя осадка судна кормой увеличилась, три лопасти винта оказались погнуты.

Вот лишь несколько эпизодов из долгой биографии этого замечательного судна. Легендарный капитан А. И. Щетинина командовала «Чавычей» до 1938 г.

Буксир-спасатель «Кит» (1935—1938 гг.) — построен в Германии в 1921 г. *Первое на Камчатке специализированное аварийно-спасательное судно.* Дедвейт 453,5 т, паровая машина мощностью 1 045 л. с., скорость хода 8 узлов. Снабжено отливным насосом, способным перекачивать в час 1 200 т воды.

13 мая 1935 г. «Кит», купленный для нужд АКО в Германии, вышел в плавание на Дальний Восток под руководством капитана Е. Е. Потапова. Переход до Владивостока длился семьдесят восемь суток. После ремонта во Владивостоке буксир отправился в Петропавловск, куда пришел в середине октября 1935 г.

23 октября 1935 г. «Кит» под командованием капитана В. Т. Оводовского провел свою первую спасательную операцию: снял с мели пароход «Чавыча». Летом 1936 г. «Кит» спасал севший на камни пароход «Сясьстрой». Летом 1937 г. экипаж «Кита» во главе с капитаном П. М. Ивановым *впервые доставил в Петропавловск морским путем плот с лесом из Усть-Камчатска.*

Помимо прямого назначения буксир-спасатель использовался как транспортное судно, перевозившее небольшие партии груза и пассажиров на рыбокомбинаты побережья. Один из таких рейсов стал для него роковым. Ночью 1 ноября 1938 г. «Кит», вышедший накануне из Петропавловска в Усть-Камчатск с партией горючего в бочках и людьми, бесследно исчез в штормовом море. Вместе с ним погибли двадцать восемь членов экипажа и десять пассажиров.

Последний экипаж «Кита» ныне увековечен на памятной доске, находящейся на городской Алее морской славы.

Сейнеры «Авача» и «Виллой» (1936 г.). вошли в состав созданной 19 января 1936 г. Базы активного опытного лова (БАОЛ), став *первыми камчатскими относительно крупными промысловыми судами.* Они имели водоизмещение 253 т, грузоподъемность 55 т и двигатели мощностью 275 л. с. 8 октября 1936 г. только что прибывшие на Камчатку сейнеры, построенные в Японии, отправились из Петропавловска в район Олюторского рыбокомбината в свой первый экспериментальный рейс. «Авачей» командовал капитан Косьмин, «Виллоем» — капитан Якимов.

Несмотря на то что экипажи сейнеров не имели опыта работы на подобных судах, результаты рейса превзошли все ожидания. Вот что вспоминал об этом плавании один из матросов «Авачи»: «Работали мы по ночам. В поисках косяков рыбы захаживали в море, держали наготове невод. Мокрые полотнища смерзались, но мы перебирали невод длиной в 360 метров по три-четыре раза в ночь, чтобы его в любую минуту можно было забросить в море. В первые заметы мы брали небольшие уловы — по 100—150 центнеров за

одно притонение. Хотя на лов мы вышли на четыре с половиной месяца позже, чем предполагалось по плану, наш сейнер выловил 3 536 центнеров рыбы и выполнил свой план».

Работа судов БАОЛа в путину 1936 г. стала событием чрезвычайной важности: *на Камчатке впервые появились суда активного морского лова*. Это был переломный этап в развитии основной — рыбной — промышленности полуострова. Отныне камчатский флот вышел в открытое море. Спустя пятнадцать лет он начнет осваивать и океанские просторы.

В начале Великой Отечественной войны оба сейнера вошли в состав Петропавловской военно-морской базы Тихоокеанского флота.

Танкер «Максим Горький» (1937 г.). Быстро развивавшееся в 1930-х гг. хозяйство АКО требовало постоянно растущего количества жидкого топлива. До 1938 г. его доставляли на побережье на попутных пароходах в металлических бочках. Такая перевозка горючего была неудобна: оно разливалось, часть емкостей терялась.

«Максим Горький» стал *первым современным танкером-теплоходом*, специально построенным для АКО. До этого в состав флота общества входили лишь ранее эксплуатировавшиеся суда. «Максим Горький» пришел в Петропавловск 13 ноября 1937 г. Он был построен в Японии, в Иокогаме. Судно длиной 63,7, шириной 11 и осадкой 4,6 м принимало в танки 1 040 т топлива. Дизель мощностью 800 л. с. обеспечивал ему скорость хода 9 узлов. После переоборудования танкер ежегодно выполнял до восьми рейсов с горючим по рыбокомбинатам полуострова. Во время Великой Отечественной войны судно ходило в США, доставляя оттуда на Камчатку партии драгоценных нефтепродуктов.

В августе 1945 г. танкер принял непосредственное участие в боевых действиях на Курилах, будучи «мобилизован как временный военный транспорт». В течение восемнадцати суток он, переданный в состав сил поддержки конвоя с десантом, перевез 345 т горючего для военной техники и десантных судов. Девять его моряков получили за эту операцию награды за образцовое выполнение заданий командования.

«Максим Горький» проработал на Камчатке более полувека. В середине 1980-х гг. постаревший танкер трудился сборщиком льяльных вод в Петропавловском морском рыбном порту, а в начале 1990-х гг. он был списан.

Пароход «Коккинаки» (1939 г.) построен в 1939 г. в Англии в Мидельсбоу на верфи «Смит Док Компани». Четырехлюковый лесовоз трехостровного типа с корпусом и надстройками обтекаемой формы. Судно имело водоизмещение 4 700 т, грузоподъемность 2 008 т, длину 84, ширину 13,4 и осадку 5,6 м. Его котлы работали на угле, запас которого составлял 425 т. Паровая машина тройного расширения мощностью 1 180 индикаторных сил обеспечивала ему скорость хода 11,2 узлов. Стоимость лесовоза составила 3 051 812 рублей.

Новое судно в отличие от старых пароходов АКОфлота имело современные навигационные приборы. Дополнительно к ним установили эхолот и электрический лаг.

Название лесовоз получил в честь знаменитого летчика-испытателя Героя Советского Союза Владимира Коккинаки. В апреле этого же 1939 г. Коккинаки совершил третий перелет в Америку через Северный полюс. Лесовоз стал *первым современным транспортом*, приобретенным для нужд АКОфлота. Он же явился *одним из первых крупных судов, приписанных к Петропавловскому порту* (до этого пароходы АКОфлота имели владивостокскую приписку).

Судно в Англии приняла перегонная команда из Ленинграда. В Петропавловск лесовоз пришел 11 августа 1939 г. Здесь его команду заново укомплектовали, и судно осенью 1939 г. отправилось в первое камчатское плавание. Зимой и весной 1940 г. оно выполняло важное задание. Утром 20 марта 1940 г. экипаж «Коккинаки» обратился по радио к руководителям АКО и в газету «Камчатская правда» со следующей радиограммой: «Коллектив взял на себя обязательство досрочно выгрузить оборудование холодильников, имеющее огромное значение для строительства Камчатки, обеспечивая бесперебойной работой механизмов, обслуживанием своими силами лебедчиками, майнальщиками, не допуская ни минуты простоя. Вызвали коллектив комбинатов на социалистическое соревнование, в котором получили оживленный подъем, беря конкретные на себя обязательства производить разгрузку-погрузку 500 т в сутки. Арбитром просим быть “Камчатскую правду” (областную газету. — С. Г.). По поручению общего собрания капитан Соломко, помполит Петров, председкома Матюнин».

А спустя ровно два месяца Наркомрыбпром СССР издал приказ «О премировании экипажа парохода “Коккинаки”». В нем отмечалось успешное выполнение в тяжелых зимних условиях на западной Камчатке «спецейса по доставке комбинатам оборудования для строительства холодильников и по вывозу 2 000 т готовой рыбопродукции». Капитан В. Н. Соломко, старший помощник А. А. Коломеец и старший механик К. И. Коробов получили премии, а в распоряжение капитана для поощрения наиболее отличившихся моряков выделялись три тысячи рублей. Наркомат выражал «уверенность, что транспортный флот рыбной промышленности Дальнего Востока, следуя примерам стахановской работы парохода “Коккинаки”, добьется в навигацию 1940 г. высоких показателей и безаварийной работы флота».

Экипаж лесовоза отлично работал и в тяжелые военные годы. С 11 июля по 9 августа 1943 г. он помогал терпевшему бедствие пароходу «Херсон», спас находившийся на нем груз и доставил его во Владивосток. За это его капитан П. А. Глинский и весь экипаж получили поощрения. В 1943 и 1944 гг. «Коккинаки» доставил в Петропавловск из Усть-Камчатска и с Сахалина четыре «сигары» (морских плота с лесом) общим объемом свыше четырех

тысяч кубических метров. План грузовых перевозок 1944 г. судно выполнило на 110,8 %... В 1958 г. пароход получил новое название — «Петр Соловьев» — в честь скончавшегося незадолго до этого первого секретаря Камчатского обкома КПСС.

Пароход «Анатолий Серов» (1940 г.) — грузопассажирское судно дедвейтом 5 700 т и скоростью хода 9 узлов. Построено в Англии в 1926 г. Имело 26 пассажирских мест. Летом 1938 г. его приобрели для нужд рыбной промышленности СССР. До этого оно совершало рейсы в южных морях, перевозя партии фруктов. В Англии судно переоборудовали для плавания в северных широтах, усилили набор корпуса. В его трюмы погрузили шесть паровых котлов, предназначенных для установки на «Пищевую индустрию».

31 сентября 1938 г. капитан М. В. Иванов привел пароход в Мурманск. Новое название он получил в честь летчика А. К. Серова, погибшего 11 мая 1939 г. 25 июня 1940 г. судно завершило капитальный ремонт в Мурманске. Вскоре под командованием капитана А. И. Дудника оно отправилось на Камчатку по Северному морскому пути. Во время этого ледового похода пароход сломал во льдах все четыре лопасти гребного винта. «Анатолий Серов» сопровождал подводную лодку Щ-423, перегоняемую с базы в Полярном на Тихоокеанский флот. Это плавание стало *первым в истории переходом подводной лодки Северным морским путем* и показало возможность передислокации подводных сил с баз Северного флота в Тихий океан.

«Капитан Дудник искусно ведет корабль, маневрируя взад и вперед. Ледяные поля постепенно отступают, но в то же время делают свое дело. В море Лаптевых остается лишь две лопасти, потом — одна... Решили продвигаться с одной лопастью... но лед делает свое дело: четвертая лопасть остается на дне моря». При помощи ледокола «Красин» «Анатолий Серов» дошел до бухты Провидения. Здесь в течение нескольких суток команда, перебросив груз в носовые трюмы, подняла корму из воды и самостоятельно, без подъемных кранов заменила пятитонный винт. Затем «Анатолий Серов» продолжил плавание.

После поломки на пароходе лопастей винта, подводную лодку проводил транспорт «Волга». Затем к экспедиции присоединился ледорез «Литке». Лодка благополучно достигла пункта назначения в сентябре 1940 г.

В ноябре 1940 г. «Анатолий Серов» вошел в состав АКОфлота. Сравнительно небольшой пароход, имевший грузоподъемность 2 100 т, имел высокую оборачиваемость, оперативно доставляя партии путинных грузов на побережье Камчатки. В годы Великой Отечественной войны «Анатолий Серов» не раз ходил в США за грузами, в которых крайне нуждалась наша воюющая страна.

Много работы у него было и на камчатском побережье. Вот лишь один небольшой эпизод. 3 августа 1943 г. пароход взял в Усть-Камчатске на буксир большую «сигару» для доставки ее в Петропавловск. Из-за допущенных при

сплотке нарушений во время плавания буксирный трос ослаб и разорвался, в результате чего плот был потерян. Во время дрейфа его крепления сместились, «сигара» сильно деформировалась. Моряки сумели в условиях ухудшавшейся погоды найти ее и вторично взять на буксир, но вскоре у «сигары» вновь лопнули крепления. «Все это создало угрозу гибели плота, и только благодаря энергичным самоотверженным мерам, принятым экипажем парохода, плот-сигара был в целости доставлен в Петропавловск».

Капитан А. И. Дудник, его первый помощник В. П. Румянцев, старший помощник В. В. Боровский, старший механик Н. Б. Домра, а также весь экипаж получили за этот трудовой подвиг благодарность. Кроме этого, капитана наградили месячным окладом, а экипаж — премией в размере 5 000 рублей.

В 1943 г. пароход ходил в Сан-Франциско, откуда доставил 300 т авиационного бензина и 1 500 т военного снаряжения (капитан А. И. Дудник, старший механик Н. Б. Домра). В 1945 г. он посетил канадский порт Ванкувер, привезя оттуда в СССР 2 200 т оборонных грузов (капитан М. Е. Зеленский, старший механик Н. Г. Оборотов).

В послевоенные годы судно продолжало исправно снабжать камчатскую рыбную промышленность и вывозить готовую рыбную продукцию на «материк». С 1954 по 1956 гг. оно прошло капитальный ремонт в китайском порту Шанхай. В это время его возглавлял капитан И. И. Баклаг, а старшим механиком трудился Д. Р. Винтовкин. В 1957 г. пароход переоборудовали в плавучую рыбообрабатывающую базу, отныне ежегодно производившую по 3 000 т сельди. В 1970 г. из-за износа его вывели из эксплуатации, после чего стальной ветеран обрел покой в бухте Бабия, превратившись в центр обучения моряков рыбопромыслового флота.

В 1976 г. отмечалось пятидесятилетие заслуженного парохода. В этот период на «Анатолии Серове» ежегодно проходили различные курсы тысячи камчатских моряков. Руководил учебно-тренировочным судном капитан Г. А. Головкин. «Анатолий Серов» верой и правдой служил Камчатке почти шесть десятилетий. Его биография завершилась в самом конце XX в.

Ныне это заброшенное судно — последний свидетель морского транспортного и рыбопромышленного освоения Камчатки — лежит на мелководье, опрокинувшись на левый борт. Пароход закончил свои дни, а Петропавловск — старейший морской город тихоокеанского побережья России — потерял еще одну возможность обзавестись собственным музеем мореплавания.

Средние рыболовные траулеры СРТ-300 и СРТ-400 (1951 г.). До начала 1950-х гг. камчатский рыбопромысловый флот располагал ограниченным числом судов активного, то есть предназначенного для работы в открытом море, лова. Ими являлись шесть паровых траулеров, деревянные дизельные сейнеры, а также несколько десятков моторных кавасаки. В 1948 г. эти суда поймали 170 000 ц рыбы, что составило 11,1 % от общей добычи.

В 1951 г. на Камчатку начали поступать *промысловые суда нового типа* — средние дизельные рыболовные траулеры типа СРТ-300, построенные в Германской Демократической Республике. За год в адрес Управления тралового флота их прибыло десять штук, поймавших 142 000 ц. При этом вся рыбная промышленность полуострова добыла 1 510 280 ц. В следующем году пополнение флота современными судами продолжилось: пришли еще четырнадцать СРТ-300 и более мощные СРТ-400. Стальные траулеры длиной около 40 м и водоизмещением 460 т с дизельными двигателями мощностью 300 и 400 л. с. имели экипажи, состоявшие из 25 человек. Теперь камчатские рыбаки приобрели возможность с высокой эффективностью вести траловый промысел донных пород рыб и организовать экспедиционный лов жирующей сельди.

Поздней осенью 1953 г. траулеры ловили камбалу на Явинской банке, после чего отправились на добычу сельди. В этом году рыбаки СРТ «Полярник», возглавляемые знаменитым капитаном П. Е. Алешкиным, выполнили два годовых задания, добыв 18 000 ц. Но не обошлось и без кораблекрушений: в районе мыса Лопатка сел на мель и затонул СРТ № 130.

В 1954 г. СРТ работали в составе Охотоморской сельдевой экспедиции. В этом году Траловый флот лишился затонувшего СРТ «Промысловик». В марте 1954 г. Совет Министров СССР решил создать базу для стоянки СРТ в Култучном озере. Летом 1954 г. в Петропавловск для производства земляных работ на озере даже прибыла землечерпалка, но этот проект не осуществился.

Первые годы работы СРТ выявили недостаток запасных частей для двигателей и механизмов и крайнюю нехватку приемно-обрабатывающих баз, на которые сдавался улов, «что крайне отрицательно сказывается на материальном и моральном состоянии команд».

В январе 1955 г. Траловый флот располагал следующими СРТ: «Алупка», «Алушта», «Орел», «Механик Лесовой», «Ястреб», «Северянин», «Стахановец», «Беркут», «Академик Шулейкин», «Альбатрос», «Камчатская правда», «Академик Книпович», «Портовик», «Камчадал», «Чайка», «Сокол», «Полярник», «Коршун», «Рыбак», «Капитан Закхеев», «Камчатский комсомолец», «Север», «Кречет». Их экипажи возглавляли капитаны В. Н. Агишев, Ю. Т. Азимов, М. Я. Щетинин, А. И. Серга, Б. Н. Писаревский, П. Е. Алешкин, В. И. Генералов, Б. И. Калмыков, С. П. Медведев, Г. П. Гуржий, А. А. Кузнецов и другие.

В 1956 г. *всесоюзный рекорд* — улов в 27 600 центнеров — установил экипаж СРТ «Полярник», руководимый капитаном А. А. Кузнецовым. Вскоре П. Е. Алешкин и А. А. Кузнецов стали Героями Социалистического Труда.

Пополнение тралового флота продолжалось не только судами, построенными в ГДР, но и созданными на отечественных верфях, в том числе в Хабаровске. С 1953 по 1958 гг. численность Тралового флота выросла на двадцать девять единиц. В их число вошли «Камбальный», «Карагинский», «Калыгирь»,

«Корф», «Кошегочек», «Крутой», «Ропша», «Семипалатинск», «Серпухов», «Соликамск», «Николай Вилков» и другие.

Траулеры успешно работали в 1960-х гг. В числе передовых находился экипаж СРТ «Юрий Гагарин», возглавляемый молодым капитаном Н. В. Сотниковым. Вот что осенью 1961 г. писали рыбаки, обращаясь к первому в мире космонавту, именем которого было названо их судно: «Дорогой Юрий Алексеевич! Рады сообщить Вам, что экипаж коммунистического труда среднего рыболовного траулера “Юрий Гагарин” Камчатского управления тралового флота досрочно 27 сентября выполнил социалистические обязательства по вылову рыбы, принятые в честь XXII съезда КПСС. Вместо десяти по годовому плану добыто пятнадцать тысяч центнеров. Заверяем Вас, что экипаж впредь будет трудиться с неослабевающими темпами, до конца года выловит восемнадцать центнеров рыбы...»

Капитан Сотников, избранный делегатом от Камчатки на XXII съезд КПСС, проходивший в октябре 1961 г., вскоре лично смог пообщаться с Ю. А. Гагариным в Кремлевском Дворце съездов.

В мае 1962 г. о большой трудовой победе доложил экипаж СРТ «Каменный», руководимый капитаном А. П. Анисимовым. Всего за пять месяцев рыбаки перевыполнили годовой план, выловив 16 143 ц рыбы. Высоких результатов на добыче окуня — *дальневосточный рекорд* в 6 000 ц за два месяца — добился СРТ «Герман Титов» капитана А. А. Амирбекияна. В это же время «гремели» СРТ «Кичига» и его капитан В. Е. Кривошеев — это судно называли «маяком Тралового флота». В 1963 г. за выдающиеся достижения капитану СРТ «Крутогорово» А. Ф. Мердову присвоили звание «Герой Социалистического Труда».

В 1960-х гг. вместе с экипажами погибли два камчатских СРТ: 1 января 1962 г. в восточной части Берингова моря из-за обледенения перевернулся СРТ «Ключевской» капитана Руднева, а 19 февраля 1966 г. также в результате обледенения в районе острова Уташуд затонул поисковый СРТ «Карага», руководимый капитаном Загородским. Остальные СРТ из первых поставок работали до начала 1980-х гг.

Плавучая рыбообрабатывающая база «Ламут» (1959 г.) — построена в Японии в Осаке фирмой «Хитачи». Спущена на воду 22 апреля 1959 г. Получила имя одного из первых пароходов АКОфлота, пришедшего на Камчатку в 1929 г. Прибытие второго «Ламута» ознаменовало новый этап в развитии камчатской рыбной промышленности: в ее распоряжении появились *специальные крупные обрабатывающие суда*, оборудованные наиболее современной по тем временам техникой. «Ламут» предназначался для приема в море от траулеров рыбы-сырца, выработки из нее соленой продукции и ее хранения в охлаждаемых трюмах. Кроме производственных задач, плавбаза, являвшаяся *самым большим камчатским рыбопромысловым судном того*

времени, была своеобразным «островом», на котором промысловые суда могли получить топливо, воду продукты, а их команды — небольшой отдых, медицинское, бытовое и «культурное» обслуживание.

Судно имело длину 110, ширину 16 и осадку 6,0 м, его валовая вместимость составляла 4 982 т. Главный дизель мощностью 3 360 л. с. сообщал плавбазе ход в 14,5 узлов. Ее экипаж насчитывал 147 человек, в том числе 80 рыбообра- ботчиков.

14 октября 1959 г. «Ламут» пришел в Петропавловск, а 4 ноября 1959 г. он отправился в бухту Южно-Глубокую с заданием выпустить до конца года 25 000 ц готовой продукции. Здесь «Ламут» работал в паре со стариком «Оро- чонем». «Орочон» принимал сельдь от траулеров, солил ее, а затем передавал на «Ламут» для окончательной обработки. Командовал «Ламутом» капитан- директор Сковпень. В апреле 1960 г. плавбаза прошла ремонт и переосна- щение. По предложению старшего механика Н. Л. Ворожко на ней изменили конструкцию технологического оборудования и холодильного хозяйства, что позволило понизить температуру в трюмах ниже проектной и улучшить качество продукции.

В соответствии с заданием на 1960 г. плавбаза должна была выпустить 40 000 ц малосольной сельди. К 18 декабря 1960 г. она обработала сверх задания 25 000 ц, дав двадцать шесть миллионов рублей дополнительной прибыли. Комитет комсомола УТРФ присвоил судну почетное звание «комсомольско- молодежное». Вот что писала об этом тралфлотовская многотиражка: «Высокие показатели по качеству выпускаемой продукции обеспечивают комсомольские контрольные посты, возглавляемые обработчицей Леной Кучмаевой и слесарем Василием Злыдарем. Первенствуют в социалисти- ческом соревновании комплексная бригада обработчиков комсомольца Кошельника, которому присвоено почетное звание ударника коммунисти- ческого труда. Еще десять комсомольцев представлены к званию ударника коммунистического труда».

Руководил «Ламутом» в этом плавании капитан-директор О. А. Заварин. В начале 1960-х гг. плавбазы УТРФ («Ламут», «Орочон», «Эскимос», «Анатолий Серов») базировались в бухте Иматра, принимая рыбу от СРТ. «Ламут» являлся «опорно-показательным» судном. Его часто называли «плавучей академией». У его экипажа было чему поучиться: к нему за опытом обращались специалисты с других судов, осваивавшие при помощи моряков «Ламута» прогрессивные методы труда. В 1963 г. капитан-директором плавбазы был И. И. Баклаг.

В составе УТРФ «Ламут» работал до середины августа 1988 г., после чего по приказу Камчатрыбпрома был передан «Рыбхолодфлоту». Спустя год судно отремонтировали, после чего оно работало еще несколько лет. Первую камчатскую плавбазу с охлаждаемыми трюмами списали в середине 1990-х гг.

Большой морозильный рыболовный траулер «Браслав» (1961 г.). В августе 1961 г. УТРФ получило известие о том, что к концу года в его распоряжение поступит *принципиально новое судно, объединяющее и промысловик, и рефрижератор, и плавучий завод.* На его борту разместились механический, разделочный консервный, жиротопный и туковый цехи, мощные морозильные установки. Команду еще небывалого на Камчатке траулера решили укомплектовать комсомольцами и молодежью.

БМРТ «Браслав», построенный для камчатских рыбаков николаевскими корабелями всего за четыре месяца, вышел в плавание 12 октября 1961 г., а 7 декабря 1961 г. он отдал якорь на рейде Петропавловска. На Камчатку судно привел капитан Е. М. Мацевич. Здесь его принял прославленный рыбак Н. В. Сотников, ранее командовавший передовым траулером «Юрий Гагарин».

На следующий день после приемки судно ошвартовалось у причала судоремонтного завода «Фреза» для дооборудования. Судоремонтники объявили траулер ударным объектом и уже 14 января 1962 г. завершили на нем все запланированные работы.

В ночь с 16 на 17 января 1962 г. капитан Сотников повел судно в первый рейс к островам Прибылова. 22 января траулер-гигант сделал два первых траления, принесшие 100 ц сельди. За три месяца «Браслав» выловил 14 609 ц сельди и 16 апреля перешел в новый район промысла — Аляскинский залив. Здесь за первые три траления подняли 220 ц окуня. В итоге за десять месяцев работы экипаж «Браслава» добыл и переработал 64 133 ц рыбы, перевыполнив годовое задание. Отлично поработав на промысле, 26 ноября 1962 г. «Браслав» вернулся в Петропавловск.

Вскоре камчатский траловый флот пополнили еще несколько БМРТ. Вторым из них стал «Хинган», отправившийся в свой первый промысловый рейс в середине ноября 1962 г. К 1965 г. в состав УТРФ вошли еще пять таких судов: «Опала», «Куба», «Николай Островский», «Узбекистан» и «Ительмен». Они за короткое время достигли выдающихся результатов. Так, в течение 1963 г. «Хинган» добыл более 110 000 ц рыбы, установив *мировой рекорд*. Следующим стотысячный рубеж преодолел «Браслав», третьим стал «Амгу», позже переименованный в «Николай Островский». К началу сентября 1964 г. «Амгу» перекрыл прошлогодний рекорд «Хингана», поймав 110 600 ц. До конца 1964 г. его улов составил 150 000 ц. Руководил судном капитан-директор П. А. Рязанов.

Следует отметить, что рекорды, прославившие камчатских рыбаков, имели и оборотную сторону: стремление выловить больше довольно быстро завершилось подрывом запасов отдельных видов рыб.

В 1965 г. судомеханическая служба «Браслава», возглавляемая его бессменным старшим механиком Я. М. Картожинским, выступила с инициативой продления межремонтных периодов с четырех до пяти лет. Этот почин поддержали моряки многих траулеров.

Осенью 1967 г. к четырнадцати БМРТ тралового флота присоединился еще один, несший на борту имя первостроителя Петропавловска — штурмана Ивана Фомича Елагина, заложившего наш город 10 июня 1740 г. 1 апреля 1968 г. все БМРТ выделили из состава УТРФ: так появилось Управление океанического рыболовства (УОР). Его возглавил Герой Социалистического Труда Г. В. Мещеряков, получивший это звание в бытность капитаном «Узбекистана». В конце 1968 г. камчатский флот имел уже восемнадцать БМРТ, а всего в составе УОРа к концу 1970-х гг. находились пятьдесят четыре таких траулера различных модификаций.

Жизнь первого камчатского крупнотоннажного траулера оказалась недолгой: спустя десятилетие после своего рождения «Браслав» столкнулся с транспортным судном и затонул неподалеку от входа в Авачинскую губу.

Плавбазы «Советская Камчатка» и «Чукотка» (1962 г.). Суда этого типа в 1958 г. начала строить Гданьская судостроительная верфь в Польше. Они предназначались для приема рыбы от добывающих судов и обработки ее посолом. Плавбазы при водоизмещении 17 100 и грузоподъемности 2 650 т имели длину 155, ширину 20 и осадку 8,2 м. Численность экипажа на них достигала 260 человек. Базы оборудовались парогенераторной установкой мощностью 5 000 л. с., включавшей две паровые машины и две турбины, двигавшей их со скоростью 14 узлов.

Камчатский траловый флот, имевший в тот период только одну современную плавбазу — «Ламут», в 1962 г. пополнился «Советской Камчаткой», ставшей его флагманом. Ее достроили в августе 1961 г., а в конце этого года база пришла во Владивосток, где ее встречала камчатская команда во главе с капитаном А. П. Никольцевым. 2 февраля 1962 г. «Советская Камчатка» пришвартовалась в Петропавловске. Во время ее подготовки к выходу на промысел большое внимание уделили предстоящему культурному обслуживанию рыбаков экспедиции. Для этого выделили инструменты для духового оркестра, баяны и аккордеон, гитары, шахматы и шашки, библиотеку. Спортивный инвентарь составили настольный теннис, гимнастические маты, гири, гантели и штанга.

На промысел база вышла с большой задержкой лишь во второй половине 1962 г. «Приветливо встретили моряки Тралового флота плавучую базу «Советская Камчатка», прибывшую в район промысла. Она подошла как раз в такое время, когда рефрижераторы Берингоморской объединенной экспедиции были почти полностью загружены продукцией. Складывалась обстановка, которая могла плохо отразиться на успехах промысла. Коллектив плавбазы под руководством капитан-директора товарища Никольцева быстро и четко стал обрабатывать подходящие один за другим рефрижераторы. За короткое время в трюмы «Советской Камчатки» принято более трех тысяч тонн мороженой рыбы, которая будет доставлена на Большую землю.

“Советская Камчатка” доставила для промысловиков снаряжение, дизельное топливо. Моряки флотилии в магазине, расположенном на “Советской Камчатке”, сделали покупки промышленных и продовольственных товаров, предметов личного обихода. Сейчас рефрижераторы, имея свободную емкость, продолжают бесперебойно принимать от промысловых судов сырец.

Плавбаза “Советская Камчатка”, выполнив свою задачу, взяла курс на Владивосток. Она доставит советскому потребителю рыбную продукцию, выработанную камчатскими морями».

В ноябре 1962 г. во Владивосток пришла плавбаза «Чукотка». Вскоре за ней отправился камчатский экипаж, везший с собой документацию по переоборудованию судна, составленную с учетом опыта, накопленного при эксплуатации «Советской Камчатки».

На «Советской Камчатке» несколько раз возникали сильные пожары. Один из них произошел летом 1964 г. в сельдевой Охотоморской экспедиции. В ходе его тушения отравились продуктами горения двое моряков, а капитана пришлось извлекать из каюты через иллюминатор. Судно сильно пострадало от огня и в середине 1980-х гг., причем при этом погибли несколько членов экипажа. После этого происшествия судно не восстанавливали. «Чукотка» пережила свою напарницу на несколько лет. Ее жизнь завершилась в 1995 г.: плавбазу продали на слом в Индию.

Третьим судном этого типа на Камчатке стала пришедшая спустя несколько лет после начала работы «Советской Камчатки» и «Чукотки» плавбаза «Печенга», до этого эксплуатировавшаяся в северо-западном бассейне страны. «Печенгу» списали и отправили в Китай на металлолом в 1995 г.

Плавбаза «50 лет Октября» (1968 г.). На смену плавбазам типа «Советская Камчатка» в конце 1960-х гг. пришли более современные рыбообрабатывающие суда, по-прежнему строившиеся в Гданьске. Они отличались от предшественников более широким ассортиментом выпускаемой продукции, производя пресервы, мороженую и соленую рыбу, кормовую муку и технический жир. На новых судах применялись более совершенные механизмы и экономичные дизельные энергетические установки. При водоизмещении 19 350 т они имели длину 164, ширину 21,3 и осадку 8,1 м. Экипажи этого семейства плавбаз насчитывали по 254 человека.

На Камчатку первое такое судно — плавбаза «50 лет Октября» — пришло в начале сентября 1968 г. После непродолжительной стоянки новый флагман УТРФ вышел в свой первый рейс в Охотоморскую экспедицию. В последующие годы поступление плавбаз продолжилось, и постепенно десяток таких судов составил костяк приемно-перерабатывающего флота Камчатрыбпрома.

В новых экономических условиях, сложившихся в стране в начале 1990-х гг., устаревающие крупнотоннажные суда с многочисленными экипажами оказались нерентабельны. Один за другим они покидали камчатские берега,

уходя в историю. 18 октября 2002 г. в последнее плавание отправилась плавбаза «Советская Бурятия», принадлежавшая ОАО «УТРФ-Холдинг», наследнику первенца камчатского активного морского рыболовства — ордена Ленина Управления тралового и рефрижераторного флота. Эта база трудилась на Камчатке двадцать восемь лет. Судно взяло курс к берегам Индии, где его должны были пустить в переплавку.

Последнее судно этого типа — плавбаза «Комсомольск-на-Амуре» — также отправилась в свой последний рейс в конце 2002 г. С ее уходом рыбопромысловый флот полуострова лишился целого класса судов, некогда производивших в своих цехах ценную пищевую продукцию для всей страны.

Сейнер-траулер «Садгора» вошел в состав УТРФ 13 апреля 1974 г. Его создали на судостроительном заводе «Ленинская кузница» в Киеве. Переход сейнера-траулера на Камчатку через три океана и одиннадцать морей длился три месяца. Это было промысловое судно нового, еще неизвестного на Камчатке типа, с необычными характеристиками. Оно существенно отличалось от других среднетоннажных сейнеров и по внешнему виду: его надстройка была далеко выдвинута вперед к фок-мачте. Такое ее расположение позволило увеличить площадь кормовой палубы. Высокорасположенная рулевая рубка совмещалась со штурманской, обеспечивая круговой обзор. Сейнер-траулер (СТ) имел кормовую схему траления, которая до этого применялась только на БМРТ. Помещения для экипажа были светлее и просторнее обычных, люди размещались в одно- и двухместных каютах.

Главный двигатель мощностью 1 320 л. с. позволял сейнеру-траулеру вести промысел в удаленных районах лова, но отсутствие морозильных камер привязывало его к плавбазам, к которым он должен был часто подходить для сдачи улова.

Опыта эксплуатации таких судов камчатские, да и другие дальневосточные рыбаки не имели: немногим ранее несколько СТ пришли на Сахалин. Прибытия «Садгоры» в Тралфлоте ждали еще в 1973 г., на него даже установили план вылова и заранее сшили трал. Капитан, его старший помощник, старший тралмастер и старший механик предварительно прошли стажировку на одном из сахалинских СТ.

В середине мая 1974 г. «Садгора» впервые ушел на промысел. Его экипаж возглавил капитан А. А. Панихин. В этом экспериментальном рейсе судно ловило вдоль Курильской гряды терпуг, добыв его более тысячи тонн. Пробное плавание завершилось в июле 1974 г. В нем успешно потрудились, освоив новый тип судна, электромеханик И. И. Заиченко, второй механик В. Благоданов, старший мастер добычи Н. П. Хренов и другие моряки.

Количество сейнеров-траулеров быстро увеличилось, и постепенно они составили основу камчатского среднетоннажного рыбопромыслового флота. Эти суда успешно работают и в наше время.

Траулер «Алексей Стаханов» (1978 г.). Суда этого типа в 1974 г. начал строить Черноморский судостроительный завод в Николаеве. Они могли ловить рыбу донным и разноглубинным тралами, перерабатывать ее в мороженую продукцию, хранить в охлаждаемых трюмах, сдавать на рефрижераторные суда или доставлять в порт, производить кормовую муку и технический жир.

Первым большим автономным траулером-морозильщиком (БАТМ) на Камчатке стал «Алексей Стаханов», вошедший в состав Базы океанического рыболовства (БОР). Так с 1977 г. стало называться УОР. Его длина составляла 103,7, ширина 16, осадка 6,6 м, водоизмещение насчитывало 5 720 т, грузо-подъемность — 1 364 т, численность экипажа — 94 человека. Два главных дизеля общей мощностью 7 000 л. с. сообщали судну ход 14,3 узла.

«Алексей Стаханов» быстро стал флагманом БОРа: в мае 1979 г. его экипаж завоевал первое место в соревновании, выполнив план по добыче рыбы на 114,9 %, а по выпуску продукции — на 108,1 %. Траулер успешно работал в Южно-Курильской экспедиции на лове скумбрии.

В течение 1979 г. БОР пополнился еще четырьмя такими судами. Второй траулер — «Славянский» — привела из Николаева команда ленинградских перегонщиков во главе с капитаном И. И. Головкин. В Петропавловске она передала его камчатскому экипажу капитана Н. М. Шевчука. Третий БАТМ — «Мыс Золотой» — перегонял капитан В. Н. Озеров, принял судно В. М. Нечухаев. Четвертым пришел «Капитан Редкокаша», им стал руководить Ш. Х. Гульмухаметов, а в октябре 1979 г. прибыл с перегона БАТМ «Баево». Всего за десять лет с 1978 по 1988 гг. в распоряжение БОРа поступили двадцать БАТМов. В конце 1992 г. БОР была преобразована в акционерное общество «Океан-рыбфлот».

В настоящее время суда типа БАТМ составляют основу камчатского крупнотоннажного рыбопромыслового флота. Одно из них — «Капитан Редкокаша», — превращенное в учебно-тренировочное судно для подготовки плавсостава, сегодня можно наблюдать в центре города с Аллеи морской славы. Оно стоит у причала Петропавловского морского рыбного порта.

Плавучий рыбоконсервный завод «Рыбак Камчатки» (1980 г.). 9 апреля 1980 г. в Ковш Петропавловского морского рыбного порта зашло и встало к набережной самое крупное за всю его историю судно — новый плавзавод, прибывший в распоряжение базы «Рыбхолодфлот».

В тесную гавань плавзавод провел лоцман Т. М. Кривоногов. Вот что он рассказывал об этой уникальной операции: «Удивительно маневренное судно! Прекрасно слушается руля... Конечно, предварительно мы с капитаном оценили обстановку у причалов порта, кое-какие суда отвели в сторону. Несколько беспокоила узкость при входе в Ковш, но база отлично вписалась в нее. Собственно, и портовым буксирам работа выпала несложная: только придержали судно у причала, да поджали его для обтяжки швартовых. Конечно,

будь ветер, дело бы наше осложнилось: парусность у “Рыбака Камчатки” громадная».

«Рыбак Камчатки» был заметно длиннее, чем привычные для камчатцев плавбазы типа В-69. Главный двигатель мощностью 8 900 л. с. сообщал ему скорость хода 15 узлов. Этот плавучий город, названный в честь самых главных камчатских людей, населяли четыре сотни человек. В их распоряжении находились столовые, способные одновременно разместить 156 человек, кинозал на 98 мест, комната отдыха, библиотека, госпиталь для мужчин и женщин, операционный блок и другие медицинские кабинеты. Завод был способен принять и обработать в сутки до 380 т сырка.

Новое судно посетили высокие руководители. Первый секретарь обкома КПСС Д. И. Качин, сам в прошлом рыбак, охарактеризовал его как «начало совершенно новой страницы в развитии камчатской рыбной промышленности». Теперь она могла начать консервирование новых видов рыб: сайры, скумбрии, ставриды непосредственно в море, а не на берегу, как ранее.

Для укомплектования экипажа первого камчатского плавзавода принимались особые меры. Так, с Октябрьского и Петропавловского рыбоконсервных заводов на него направили опытных наладчиков консервного оборудования. В центральных газетах страны были опубликованы объявления о наборе специалистов, вызвавшие целый поток писем с «материка». Это позволило более тщательно отобрать кандидатов в ряды специалистов. Особая потребность ощущалась в нежных и заботливых женских руках, которые, как показывал опыт, лучше справлялись с производством консервов.

7 мая 1980 г. стало для «Рыбака Камчатки» первым рабочим днем. Он пришел на Южные Курилы. Первые 15 т скумбрии плавзавод принял от сахалинских рыбаков, потом получил еще 150 т мороженой рыбы с БАТМ «Капитан Редкокаша». Поначалу консервное производство не заладилось: ломалось оборудование, транспортеры, электромоторы. Неудачной оказалась конструкция устройств для мытья консервных банок — их регулярно заклинивало. Новые машины решили заказать на заводе «Фреза». На помощь «Рыбаку» пришли специалисты с работавшего неподалеку однотипного приморского плавзавода «Конституция СССР», который находился на промысле с января 1980 г. и уже приобрел необходимый опыт.

На первых порах из-за поломок, преследовавших судно, суточная приемка не превышала сорока тонн. Пока надежно действовало лишь жиротуковое производство. Первая партия консервов из мороженой рыбы, принятой с БМРТ «Океанрыбфлота», была выпущена 14 мая 1980 г., с 23 мая началось производство пресервов из иваси. Вскоре дело наладилось, и плавзавод за короткое время стал новым флагманом рыбной индустрии нашего полуострова. Вскоре к нему присоединился однотипный гигант плавзавод «Рыбак Чукотки».

Спустя десятилетие «Рыбак Камчатки» сменил порт приписки: теперь он стал собственностью крупнейшей приморской компании «Дальморепродукт». Спустя еще десяток лет судно продали на металлолом. 13 мая 2003 г. оно под предлогом проведения планового ремонта ушло из Владивостока в северо-корейский порт Раджин. Не заходя туда, «Рыбак Камчатки» направился в одну из китайских гаваней, где был продан на слом за один миллион долларов...

Малая плавбаза «Камчатский шельф» (1990 г.) стала долгожданным новичком в составе «Рыбхолодфлота». Эта организация не обновляла свой флот в течение предыдущих девяти лет. Новая плавбаза, построенная на заводе «Океан» в Николаеве по заказу Министерства рыбного хозяйства СССР, пришла в Петропавловск 21 июля 1990 г. Стоимость судна составила тридцать шесть миллионов рублей. Еще десять миллионов немецких марок заказчик заплатил за технологическое оборудование фирмы «Баадер». Его установили в порту Бремерхафен. Здесь же судну сделали небольшой ремонт: уже первое его плавание выявило ненадежную работу части механизмов.

На Камчатку судно южным путем привел капитан В. Ф. Куриленко. После смены экипажа и переоснащения, осенью 1990 г. «Камчатский шельф» отправился в свой первый промысловый рейс. Ныне это судно продолжает работу в составе одной из камчатских компаний.

Малый филейный траулер «Витус Беринг» (1990 г.). Вхождение страны в эпоху рыночных преобразований потребовало внедрения в отечественную рыбную промышленность новых технологий и совершенной техники, могущих позволить ей конкурировать с зарубежными производителями. Одним из первых предприятий, осознавших эту необходимость, стало Камчатское межколхозное производственное объединение (КМПО). Председатель правления Камчатрыбколхозобъединения И. Г. Коваленко в марте 1990 г. заявил: «Принято решение о приобретении в текущем году трех траулеров норвежской постройки, оснащенных современным оборудованием. Технические возможности этого типа судов позволяют ежедневно вырабатывать до пятидесяти тонн конкурентоспособной продукции. Сделан нами заказ и на приобретение в предстоящей пятилетке трех плавбаз типа “Камчатский шельф”».

Новое необычное судно с непривычной архитектурой, приобретенное колхозными рыбаками, прибыло в Авачинскую губу от берегов Норвегии в начале июня 1990 г. На его борту было начертано дорогое для камчатцев имя — «Витус Беринг». Появление траулера на рейде Петропавловска стало символичным: в это время город готовился встречать свой 250-летний юбилей. Два с половиной века тому назад на берегах Ниакиной бухты великий мореплаватель официально основал русское поселение, ставшее форпостом России на Тихом океане.

Траулер длиной 64 м с водоизмещением 2 870 т имел главный двигатель мощностью 3 340 л. с. Построили «Витус Беринг» в Кристиансунде. Норвеж-

ские судостроители «начинили» его самым современным оборудованием, способным производить высококачественную продукцию, востребованную на мировом рынке. Фирма-строитель гарантировала немедленное устранение любой неисправности в любом порту Мирового океана. Для наблюдения за техникой она откомандировала на полуостров своего представителя Датфина Стангелянда.

Испытательное плавание «Витуса Беринга» в Авачинский залив состоялось в июле и августе 1990 г. В течение первой половины 1990-х гг. на Камчатку поступили еще несколько малых филильных траулеров. Сейчас эти наиболее современные суда составляют основу флота одного из ведущих камчатских предприятий — наследника КМПО компании «Акрос».

Для Камчатки большинство из упомянутых выше пяти десятков транспортных и промысловых судов представляют собой понятия, гораздо большие, чем просто «сложные инженерные сооружения», как трактуют слово «судно» словари и справочники. Они давно превратились в символы трудовых побед камчатских рыбаков, а для многих наших земляков стали неотъемлемой частью их жизни. Список этот можно и продолжить: история морского и рыболовецкого освоения полуострова еще далеко не написана...

ИСТОЧНИКИ

1. Государственный архив Камчатской области, ф. 106, 275, 284.
2. Центр документации новейшей истории Камчатской области, ф. 1, 2, 45.
3. Флот рыбной промышленности. Справочник типовых судов. — Л.: Гипро-рыбфлот, 1960. — 472 с.
4. Флот рыбной промышленности. Справочник типовых судов. — Л.: Гипро-рыбфлот, 1972. — 244 с.
5. Флот рыбной промышленности. Справочник типовых судов. — М.: Транспорт, 1990. — 383 с.
6. Камчатская правда. Комплекты за 1938, 1940, 1944, 1950—1955, 1978—1980 гг.
7. За высокие уловы. Комплекты за 1952—1964 гг.
8. Рыбак Камчатки. Комплекты за 1974, 1977—1979, 1990 гг.
9. Регистр СССР. Регистровая книга морских судов. — Л.: Транспорт, 1982. — 888 с.