

С. В. Гаврилов
ПОСЛЕВОЕННАЯ ПЯТИЛЕТКА КАМЧАТСКОГО
ТРАЛОВОГО ФЛОТА
(1946–1950)

Во время Великой Отечественной войны рыбная промышленность Камчатки претерпела существенные изменения. Полуостров стал одним из основных поставщиков рыбной продукции для фронта и тыла. Доля камчатского улова в общесоюзном выросла с 6,9 в 1940 до 17,8 % в 1945 г. За 1940–1944 гг. вылов увеличился с 799,3 до 1 692,3 тыс. ц, то есть в 2,12 раза. При этом численность работающих возросла всего на 18,5 %. Совершился переход от сезонной к круглогодичной деятельности. В этом значительную роль сыграл зимний лов в открытом море с траулеров. С 1940 по 1944 г. производительность труда рыбаков активного лова выросла более чем на 90 %. В законе о первой послевоенной пятилетке (1946–1950 гг.), нацеленном на восстановление разрушенного народного хозяйства страны, говорилось о необходимости развития рыболовного флота, ставилась задача превзойти его довоенные размеры. За пятилетие в строй намеревались ввести 150 рыболовных судов. Для камчатского тралового флота это решение выразилось в получении на протяжении названного периода 11 дизельных сейнеров.

1946 г.

Основной деятельностью «комбината Морлова», как часто именовалось предприятие, в 1946 г. являлась добыча рыбы собственным флотом («гослов»), прием улова от рыболовецких колхозов («скуп»), обработка рыбы-сырца, доработка и переработка на своем заводе продукции, поступавшей от рыбокомбинатов Главкамчатрыбпрома (ГКРП). Основное производство включало рыбозавод «Моховая» с засольным, консервным, копильным, икорным цехами и холодильником. К вспомогательным и подсобным производствам относились: бондарная, сетеповивочная, механическая, кунгасная и столярная мастерские, кузница, энергетическое хозяйство (котельная, электростанция, лебедки и рыбонасосы), маломерный водный транспорт (буксировка кунгасов, приемка плавсредств), погрузо-разгрузочные работы, ремонт судов, соледробилка, а также заготовка технического сена, льда, строительного леса и дров, тканье травяных матов. Обслуживающими производствами считались строительный цех, жилищно-коммунальное хозяйство и сельскохозяйственная ферма.

К началу года флот Морлова составляли 17 судов: 6 паровых траулеров («Буревестник», «Топорок», «Гага», «Палтус», «Восток», «Дальневосточник»), дрейфтер «Стахановец», 2 разведчика («Сатурн» и «Юпитер»), 8 сейнеров. Последние относились к классу «малых черноморских» (МЧС-150), хотя были построены на верфи Главрыбосудостроя во Владивостоке. Часть их пришла в Петропавловск еще 7 октября 1945 г., 6 судов прибыли во втором квартале 1946 г.

В течение года в состав Морлова вернулись переданные в 1943 г. Петропавловской военно-морской базе сейнеры № 1, 2 и «Авача», пришел из новостроя сейнер № 40. Численность судов выросла до 21, но в конце ноября она вновь уменьшилась: 3 ноября 1946 г. из-за нарушения правил судовождения потерпел аварию и затонул сейнер № 15 «Вертлюг».

План заготовки рыбы-сырца на 1946 г. был установлен в объеме 48 000 ц. Намечалось добыть своими силами 15 000 ц сельди и 25 000 ц камбалы, принять «скупом» у рыбаков из хозяйств, расположенных на берегах Авачинской губы – им. Сталина, «Красная связь» и им. Кирова, – 3 000 ц лосося разных пород, 5 000 ц сельди, наваги, камбалы и мелкого частика. На деле же задание по гослову было выполнено всего на 48,7, а по скупу – на 53,4 %. Большую часть улова составила камбала (18 212 ц). Среди шести траулеров с планом справился только «Палтус» (146,3 %). Меньше всего – 14,6 % – пришлось на долю «Гаги». Задание по сдаче Морлову рыбы-сырца выполнил только колхоз «Красная связь», а вот сталинцы сумели сдать родному государству только... 1,2 % от обещанного.

За год произвели 22 397 ц соленой и мороженой рыбы, 1 643 ящ. консервов и 85 ц собачьего корма. Справиться и даже перевыполнить задание удалось только по консервам. Было забраковано 610 ц обезглавленной камбалы, пойманной еще в 1945 г., испортившейся, но нашедшей «вторую жизнь» в качестве удобрения на полях сельхозфермы. Половина консервов и икры отнесены к высшему сорту, большая часть продукции сдана первым сортом, а вот весь улов уйка (мойвы) и часть камбалы чанового посола – третьим. Сейчас нам даже трудно представить себе, что это такое: «камбала чановая крепкосоленая третьего сорта».

В 1946 г. в Морлове трудились 537 чел: 326 рабочих, 13 учеников, 98 инженеров и техников, 25 служащих, 75 вспомогательного персонала.

Одним их обслуживающих производств являлось сельское хозяйство. Наличие собственных ферм было характерной чертой большинства предприятий и организаций послевоенного времени. Их продукция немало помогала рабочим и служащим выживать в голодные годы. На площади 11,8 га труженики фермы посеяли картофель, капусту, турнепс (как корм скоту), прочие овощи. Запланированный было табак сажать не стали. Осенью собрали 272,4 ц картофеля, 287,2 ц капусты, 23,3 ц овощей и 276 ц турнепса. План был перевыполнен на 118 %, но при этом картофеля уродилось чуть больше трети ожидаемого, зато повезло с капустой – 143,6 %. (Между прочим, в октябре 1946 г. команда передового траулера «Палтус» получила с фермы две бочки квашеной капусты. В одной из них моряки обнаружили двух изрубленных крыс.)

В конце 1946 г. на ферме имелись 21 «голова» крупного рогатого скота и 17 лошадей. Животноводство дало 10 306 л молока и 721 кг мяса. В число живности входили и четыре десятка ездовых собак.

Весь управленческий аппарат Морлова размещался на базе Моховой, будучи оторван от судов, базировавшихся в Петропавловском морском рыбном порту, от управления ГКРП и «областных советских и партийных организаций». Это отрицательно сказывалось на оперативном управлении флотом. Руководители «настоятельно» просили начальника ГКРП перевести предприятие в город, выделить требующиеся здания «из числа имеющихся в ГКРП или отпустить кредиты и материалы для строительства здания управления Морлова и жилфонда для работников аппарата в городе».

Руководил Морловым директор В. С. Кириллов.

1947 г.

По состоянию на 1 января судами Морлова командовали капитаны: траулерами «Топорок» – В. М. Неклюдов, «Лебедь» – С. Г. Оводовский, «Гага» – К. К. Берг, «Палтус» – Д. С. Рожанский, «Буревестник» – Н. С. Колядин, «Дальневосточник» – Баталов; сейнерами «Авача» – В. М. Салтыков, № 1 – Н. Н. Пинчук, № 2 – А. И. Самойленко, № 14 «Гак» – Горников, № 17 «Нагель» – Соколов, № 18 «Ваер» – Вагнер, № 25 «Шток» – Н. С. Гущеваров, № 29 «Блок» – Шевченко, № 40 «Адмирал Корнилов» – Бакалов, № 46, 43, 30 – Бельков, № 44 «Вознесенский» – М. В. Оленский; разведчиками «Сатурн» – Ардешвили, «Юпитер» – Шульгин.

Экипажи наиболее крупных судов – траулеров – насчитывали 29 чел.: капитан, старший, второй и третий помощники капитана; старший, второй и третий механики, тралмастер (в то время эта должность часто именовалась «тралмейстер») и два его помощника, рыбный мастер, радист, один машинист 1-го и два 2-го класса, столько же кочегаров, по шесть матросов 1-го и 2-го классов, боцман, уборщица-буфетчица, дневальная, повар и его помощник, прачка.

В течение года Морлов получил от судостроителей 4 сейнера, один из них передали Карагинскому рыбокомбинату. В середине года от ТИПРО пришел паровой траулер «Лебедь». На лове работали 5 траулеров: «Гага», «Палтус», «Буревестник», «Дальневосточник» и недавно прибывший «Лебедь». Самого серьезного успеха среди них, как и в прошлом году, добился «Палтус». При задании в 12 450 он выловил 19 007 ц, то есть дал 142,7 % плана. Кроме траулеров, промышляли сейнеры «Авача», № 1, 2, 14, 17, 18, 24, 25, 29, 30, 35, 40, разведчик «Сатурн» и дрейфтер «Стахановец».

Капитальный ремонт флота в 1947 г. шел только на Петропавловской судоремонтной верфи (ПСРВ). К ее деятельности имелись серьезные претензии: «К ремонту относятся несерьезно». Так, вышедший с верфи сейнер № 1 не успел пробыть на лове и нескольких дней, как его машина вышла из строя, и судно было вынуждено вновь вернуться на верфь. «Экипаж провел все подготовительные работы. Верфь должна была изготовить облицовочные втулки гребного вала и отлить винт. Больше трех месяцев простояло судно в доке, пока литейный цех отливал втулки». А когда они были готовы, «дело испортил» механический, «запоров» деталь при обработке. Ее пришлось отливать вторично. Это привело к тому, что сейнер, на котором не были закончены доковые работы, пришлось спускать на воду. 15 апреля его вновь поставили в док. После продолжительного простоя сейнер вышел в море, не без недоделок и, не добыв и ста центнеров рыбы, снова вернулся для очередного ремонта. Здесь он пребывал и в июле.

Из 13 сейнеров половина ежедневно стояли в порту и у базы Моховой из-за различных поломок. Это – результат бесконтрольности со стороны механиков и капитанов. Охрана сейнеров на ПСРВ организована не была, имелись случаи хищения оборудования. Причины частых поломок механизмов крылись еще и в плохом, «подчас преступно халатном», отношении к оборудованию со стороны механиков и их помощников. Так, на сейнере № 14 во время текущего ремонта в действующей трубе было оставлено зубило. В результате такой халатности судно вышло из строя спустя час после окончания ремонта и снова было поставлено в него на три дня.

Те сейнеры, которые находились в море, зачастую были предоставлены сами себе. Никакого контроля их деятельностью со стороны дирекции и парторганизации, насчитывавшей 60 членов, не было. Сведения с судов не поступали неделями. Так, за июль и десять дней августа, то есть за сорок один день, пришли данные только за девять дней, то есть больше месяца руководители Морлова не знали, что их рыбаки делают в море. Отсутствие должного контроля и слабая дисциплина объясняли факт продажи на сейнере № 40 сельди, полученной для наживы на удочки. Там же вместо лова рыбы охотились на сивучей и торговали их мясом на рынке. А бывший капитан дрефтера «Стахановец» перевозил пассажиров, полученные с них деньги присваивал, скупал и перепродавал китовое мясо. Сейнер № 18 в июле сжег 4 т горючего и сдал всего 19 ц трески, а сейнер № 14 в июле вообще ничего не сдал. Все сейнера за июль и первую декаду августа добыли 1 200 ц рыбы, израсходовав 41 т горючего. За это время на зарплату моряков и ремонт судов потратили около 500 тыс. руб.

В конце июля бюро Петропавловского горкома ВКП(б) обязало директора и секретаря парторганизации послать на сейнеры партийно-хозяйственный актив для оказания помощи в развертывании социалистического соревнования, а также контроля деятельности команд. Директор издал приказ, согласно которому за судами закрепили одиннадцать коммунистов. Но за месяц на них побывали только шестеро. Сделали они немного, не получив соответствующего инструктажа и конкретного задания, без выполнения которого «прикрепленный товарищ» не должен был возвращаться. И это в условиях острой борьбы за выполнение государственного плана и взятых перед самим товарищем Сталиным в письме ему от трудящихся Хабаровского края (в состав которого входила Камчатская область) обязательств!

На 1947 г. получен план заготовки рыбы-сырца в объеме 65 000 ц гословом (траулерами – 44 000, сейнерами – 21 000) и 5 000 ц скупом, всего 70 000 ц. Задание было выполнено на 94,4 %, поймано 61 373 ц рыбы различных пород. Снова, как и в прошлом году, имел место недолов сельди из-за короткого подхода этой рыбы к местам промысла. Сырец в этом году Морлову сдавали два колхоза: «Красная связь» и им. Сталина. Объем скупа вновь был невелик: 1 236 ц, или всего 24,7 % запланированного.

Численность персонала достигла 623 чел. По состоянию на 1 января 1947 г. Морлов располагал 2 526 м² жилой площади, из них 442 «квадрата» в «домах временного типа», причем «вся указанная жилая площадь имеет электрическое оборудование», то есть освещение. В этом жилье размещались 656 чел. В среднем на каждого обитателя приходилось по 4,5 «квадрата», что для Камчатки тех лет было неплохо. Но это – «форма простого деления, а фактически много работников до настоящего времени живут на судах, не имея квартир, и к тому же бараки № 1 и 2 и одна утепленная палатка... требуют немедленного сноса и переселения в другие жилые помещения 117 чел., которым грозит опасность. Здание бывшего клуба, где проживает 18 чел., пришло в совершенную негодность». Перечисленные сооружения были настолько ветхи, что угрожали падением на головы их обитателей в прямом смысле ежеминутно. С учетом этого выходило, что треть работавших с семьями пребывали в совершенно неподходящих условиях, что отрицательно сказывалось на деятельности всего предприятия. Состояние жилья оценивалось как неудовлетворительное, до 60 % его требовало серьезного капитального ремонта. Из бытовых предприятий Морлов имел только одну баню с пропускной способностью 20 чел., что, конечно же, не покрывало потребностей тружеников.

Хозяйственную деятельность в 1947 г. Морлов завершил с убытком 4 973,5 тыс. руб. вместо 3 837 тыс. плановых. Основными стали убытки от реализации продукции – 4 726 тыс., жилкомхоза – 241 тыс. (в основном, недостача по квартплате) и сельхозфермы – 138 тыс. руб.

В конце года в должность вступил новый директор Морлова – С. С. Липков.

1948 г.

По состоянию на 1 января в составе флота Морлова имелось 21 судно, в том числе 6 паровых траулеров, 1 дрефтер, 1 разведчик и 13 сейнеров. В числе последних появился «Жданов», но исчез «Вознесенский». 16 января ГКРП распорядился передать Усть-Камчатской моторно-рыболовной станции транспортные сейнеры «Булганин» и «Вышинский». 10 мая был списан пришедший в полную негодность по истечении предельного двенадцатилетнего срока службы, установленного Регистром СССР для деревянных судов, разведчик «Юпитер», построенный в Японии в 1936 г. 19 сентября во время шторма на переходе в Петропавловск затонул сейнер «Авача», при этом погибли двое моряков: старший помощник капитана и машинный ученик.

26 апреля утвержден промфинплан на 1948 г., предусматривавший добычу 85 000 ц гословом и прием 1 000 ц скупом. Сейнерам предстояло взять 16 000 ц, основной улов приходился на траулеры. Ежегодный рост плана привел к резкому разрыву между возможностями добывающего флота

и обрабатывающей базы. Последняя могла пропустить максимально 15 000 ц в год. Вопрос, кто был должен обрабатывать избыточные 71 000 ц, не решался. Поэтому сдача улова носила «совершенно случайный характер». Суда, заловившись, ходили из комбината в комбинат и, без того перегруженные своими заботами, простаивали, рыба теряла качество.

Годовой план был выполнен на 61,7 %, по скупу – на 63,8 %. Всего заготовлено 53 103 ц. Стоимость продукции определялась, наряду с текущими, и в неизменных ценах 1926–1927 гг. В соответствии с ними центнер сельди стоил 17, трески – 18, камбалы и частика – 10 руб., а общая стоимость пойманного составляла 609 тыс. руб.

По словам начальника отдела эксплуатации В. П. Нахабова, в начале 1948 г. «особенно много споров вызвал вопрос выбора районов лова. Точных данных, на которых можно было бы планировать работу сейнеров, не имелось, в противном случае не организовывались бы многократные экспедиции в Олюторский залив, стоившие больших средств, но не давшие результатов». Итоги лова нагульной сельди сейнерами с июля по сентябрь в Петропавловском районе в послевоенные годы оказались неудовлетворительными. Максимальный вылов на одно судно был ниже 1 000 ц при крайне низком в среднем по флоту. Слабые походы в 1946 и 1947 гг. подтверждались результатами работы рыбаков Петропавловской МРС, промышлявших кошельковыми неводами с кавасаки.

На основе накопленного опыта предположили, что сельдь массово нагуливается в южной части Охотского моря в районе от зал. Камбального до Опалы с июня до сентября. Сейнеры можно было бы направить туда, но здешние комбинаты были загружены уловами собственных ставных неводов и не могли обслуживать флот. Примером был дрейфтер «Стахановец», взявший в конце августа 1947 г. хороший улов в районе Озерной, но не сумевший сдать его. Выходом из положения могла бы стать организация плавучей приемной базы, одновременно снабжавшей промысловый флот. Ее можно было бы разместить на одном из крупнотоннажных транспортных пароходов и использовать в районе Озерной, тем более, что здесь же располагались и ближайšie к Петропавловску камбальные «банки», на которых основывался траловый промысел.

В 1948 г. на лов выходили 5 траулеров, 3 больших и 8 малых сейнеров, дрейфтер и разведчик. Малый сейнер «Гак» в путине не участвовал совсем ввиду ветхости корпуса и отсутствия двигателя. Приемно-транспортное судно (сейнер) «Маленков» также не эксплуатировалось из-за технической неготовности. Вследствие чрезвычайной ветхости корпусов и изношенности моторов с большими перебоями работали сейнеры «Нагель», «Ваер», «Трал», «Шток», «Шкив», выполнившие план на 10–30 %.

Из шести траулеров годовой план добычи рыбы выполнили только «Палтус» капитана Д. С. Рожанского (136,1 %) и «Лебедь» капитана С. Г. Оводовского (118,5 %). «Буревестник» почти весь год пребывал в капитальном ремонте, «Гага» встал в него 6 апреля 1948 г. «Восток» и «Дальневосточник» вышли с ПСРВ в конце апреля и оставшуюся половину года использовали преимущественно на перевозках.

«Команды траулеров, включившись в социалистическое соревнование, достигли среднесуточной добычи на лову 110 ц, или 167 % от плановой. Таким образом, несмотря на самоотверженную работу команд тралового флота, план добычи рыбы-сырца траловым флотом в 1948 г. был провален из-за использования траулеров на грузоперевозках и простоев в капитальном и текущем ремонте. Простои сейнерного флота являлись основной, но не единственной причиной невыполнения планов добычи. В то время как в Олюторском заливе сельди не было, а в районе Авачинской губы ее ход был чрезвычайно слабым, управление Морлова не проявило надлежащей оперативности, не смогло наладить работу промысловой разведки и только в конце августа перебросило часть сейнерного флота в район Озерной – Курильских островов, где были обнаружены большие скопления нагульной сельди, обловить которые, однако, не удалось ввиду начавшихся ранних штормов».

По заключению отдела лова ГКРП, «на основании изложенного, работу комбината морского лова по добыче рыбы на 1948 г. следует считать неудовлетворительной».

Траулеры непродуцительно простояли 41 сутки. В переводе на обычные десятисуточные рейсы это значило, что они не поймали 10 000 ц. «Это положение характеризует плохую работу руководства Морлова, которое не сумело правильно организовать встречу траулеров, возвращающихся с лова, своевременно договориться с портом о месте их швартовки, своевременного прибытия на борт приемщика рыбы, организации одновременной разгрузки рыбы и бункеровки его водой и углем, обеспечить своевременное оформление документов Регистром и портом, комплектование экипажем». Отдел флота ГКРП сделал вывод: «С точки зрения технической эксплуатации флота... признать работу Морлова плохой».

Был не выполнен план выпуска готовой продукции (при задании 77 737 фактически сделано 41 123 ц, или 52,8 %), не выдержана ее сортность. Последнее, в основном, определялось несвоевременной тарировкой «высолившегося». Все возможности для этого имелись, но зимой ею, как и отгрузкой, не занимались, так как база Моховая почти непрерывно принимала сырец. Летом делать это было нельзя: Министерство рыбной промышленности (МРП) СССР запретило вывозить в это время разнорыбицу на том основании, что тарированная рыба больше портится, чем чановая. Поэтому произошел «рост остатков незавершенного производства на 1 января 1949 г.». К нему прибавилась даже камбала, засоленная еще в 1947 г. Сложилось положение, при котором Морлов лишился возможности и в будущем 1949 г. выполнить план выпуска и реализации готовой продукции, если не прекращал прием рыбы в посол.

Скверное качество рыбопродукции объяснялось также низким качеством сырца и посолом его в неразделенном виде. В погоне за цифрой добычи вопросы качества отходили на второй план. Не выдержана сортность основной породы – камбалы, как соленой, так и мороженой. Недостаточно применялся заготовленный лед: из имевшихся 2 565 в дело пошло только 1 260 «кубов». «Нет никакого оправдания в невыполнении плана выпуска закусовых консервов. Сырец и все необходимые материалы имелись. Имея полную возможность вырабатывать закусовые консервы, Морлов не занимается их выработкой и до сего времени».

Потери сырца в производстве по основной породе – соленой камбале – составили 1 024 ц, или 12 % от массы сырца. Их причиной стала практиковавшаяся разделка: много качественного мяса отрезалось с головой и шло в отходы. Третий сорт и безсортная продукция с моховского завода были привычно использованы как собачий корм.

В 1948 г. в среднем работали 667 чел., в том числе 158 стахановцев и 124 ударника, их доля выросла на 3 % по сравнению с прошлым годом. На базе Моховой действовал детский сад. Смета на его содержание предусматривала наличие одной группы в составе 25 детишек с продолжительностью работы 310 суток в год. Содержание одного ребенка в месяц обходилось в 354 руб. и на 70 % покрывалось госбюджетом, остальное доплачивали родители.

В 1948 г. руководители и инженерно-технические работники Морлова имели следующие должностные оклады: директор – 2 300, главный инженер – 2 100, начальник отдела эксплуатации – 1 500, капитан и механик флота – 1 200, инженер – 1 370, начальник планового отдела – 1 650, заведующий химлабораторией и директор рыбозавода «Моховая» – 1 400, мастер сетепошивочного цеха – 850 руб. Самые низкие оклады были установлены вахтеру-пожарнику – 470, курьеру-уборщице, дворнику, истопнику – 410 и нянечке детского сада – 310 руб.

1949 г.

По состоянию на 1 января промысловый флот Морлова включал 20 судов: 6 паровых траулеров, 2 больших и 10 малых сейнеров, 1 дрейфтер и 1 разведчик.

21 апреля ГКРП определил основные показатели промфинплана на 1949 г. Ожидалось, что вылов рыбы составит 85 000 ц. Еще 100 ц приходилось на «скуп» наваги от колхозников. Подсобные производства должны были выпустить 110 «кубов» деловой древесины, запастись по 3 000 «кубов» льда и дров, изготовить пять деревянных лодок и произвести 40 тыс. киловатт-часов электроэнергии. Валовая продукция в неизменных ценах 1926–1927 гг. оценивалась в 3 115,7 тыс. руб. Производительность труда в виде выработки продукции в неизменных ценах составляла 6 491 руб. на одного среднесписочного рабочего, а в оптово-розничных – 61 030 руб., то есть соотношение неизменной и оптовой цен в 1949 г. составляло 9,402. Плановая численность персонала установлена в 688 чел.

Ловить в 1949 г. намеревались только траулерами. Им были установлены следующие годовые задания: «Буревестник» – 18 000, «Восток» – 16 500, «Гага» – 6 000 (планировался капитальный ремонт судна), «Восток» – 14 500, «Лебедь» – 12 000 (его тоже собирались ставить в ремонт), «Палтус» – 18 000 ц. На лове суда должны были провести в общей сложности 1 607 судосуток.

1949 г. стал для Морлова рекордным: были превзойдены результаты, достигнутые в 1944 и 1947 гг. Хозяйственная деятельность предприятия по заключению планово-экономического отдела ГКРП признана удовлетворительной. План заготовки рыбы-сырца впервые за последние годы не просто был выполнен, а перевыполнен на 16,4 %: вместо 85 100 поймано и скуплено 99 051 ц рыбы. Задание по выпуску консервов выполнено на 101,6, непищевой продукции (собачьего корма) – на 100 %. Себестоимость сырца, добытого гословом, снижена на 13,6 %. Последнее стало возможно из-за перевыполнения плана и уменьшения затрат на перевозки.

Правда, не удалось выдержать качество продукции по основному ассортименту, особенно мороженой и соленой камбале. За счет увеличения второго и третьего, снизилась доля первого сор-

та. Так что с учетом резкого невыполнения задания по сортности, а также «исключительно низкого качества незавершенного производства», по оценке отдела обработки ГКРП, работу Морлова следовало признать все-таки неудовлетворительной. Низкое качество, по мнению начальника отдела, ничем не оправдывалось, тем более, что моховской рыбозавод находился в гораздо лучших условиях, нежели другие предприятия главка, и имел больше возможности отгружать продукцию, длительно не задерживая ее на базе. По словам специалиста, «причинами исключительно низкой сортности соленых парных и мороженных является отсутствие координации добычи и обработки в самом Морлове, так как этот комбинат все время старался быть только добывающим предприятием и с нежеланием занимался обработкой рыбы».

В 1949 г. выпускался следующий ассортимент продукции: сельдь мало-, средне-, крепко-соленая, маринованная; лосось чанового, стопового и посола «арамаки»; чавыча – шведский пласт; треска клипфиск, русский пласт; минтай чанового посола; навага соленая; камбала соленая; чистик соленый; икра лососевая; мороженая рыба искусственная и естественная; парные; копченые, треска полуфабрикат; камбала; сухари сушьяленные (рыбные); прочие пищевые; жир рыбный; мука кормовая. Собственный цех производил консервы «Лосось в собственном соку», раскатывая их в банки «плоский фунт» и № 25. Закусочные консервы в томатном соусе шли в «плоском фунте» и «плоском полуфунте» (последние банки по 224 грамма нам сейчас наиболее привычны).

Персонал Морлова в 1949 г. насчитывал 676 чел. Среднегодовая выработка на одного среднесписочного рабочего в оптовых ценах достигла 69 633 руб., или 114,1 % к заданию. Все хозяйство предприятия по-прежнему размещалось на базе Моховой. Электроэнергией жилье, производственные и хозяйственно-бытовые объекты базы снабжали дизельная передвижная электростанция «Стефенсон» (выпуска 1946 г., мощностью 75 кВт, выработавшая за год 80 тыс. киловатт-часов) и стационарный генератор с приводом от калоризаторного двигателя «Болиндер» («нефтянка пониженного сжатия, работает на нефти», выпуска 1941 г., мощностью 30 кВт, произведшая 70 тыс. киловатт-часов).

Основные технико-эксплуатационные характеристики промысловых судов Морлова по состоянию на 1 января 1949 г. приведены в табл. 1.

Таблица 1

| Судно | Мощность машины, л. с. | Грузоподъемность, т | Водоизмещение с грузом, т |
|----------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Траулер «Буревестник» | 650 | 194 | 1 136 |
| Траулер «Восток» | 650 | 229 | 1 170 |
| Траулер «Гага» | 650 | 245 | 1 254 |
| Траулер «Палтус» | 710 | 220 | 1 190 |
| Траулер «Дальневосточник» | 675 | 213 | 915 |
| Траулер «Лебедь» | 675 | 220 | 1 190 |
| Сейнер большой № 1 | 270 | 55 | 248 |
| Сейнер большой № 2 | 270 | 55 | 248 |
| Сейнер малый № 14 «Гак» | 150 | 18,8 | 74,3 |
| Сейнер малый № 17 «Нагель» | 150 | 18,8 | 74,3 |
| Сейнер малый № 18 «Ваер» | 150 | 18,8 | 74,3 |
| Сейнер малый № 24 «Трал» | 150 | 18,8 | 74,3 |
| Сейнер малый № 25 «Шток» | 150 | 18,8 | 74,3 |
| Сейнер малый № 29 «Блок» | 150 | 18,8 | 74,3 |
| Сейнер малый № 30 «Шпиль» | 150 | 18,8 | 74,3 |
| Сейнер малый № 35 «Жданов» | 150 | 18,8 | 74,3 |

| Судно | Мощность машины, л. с. | Грузо- подъемность, т | Водо- измещение с грузом, т |
|--------------------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| Сейнер малый № 40 «Адмирал Корнилов» | 100 | 18,8 | 74,3 |
| Сейнер малый № 43 «Маленков» | 150 | 18,8 | 74,3 |
| Дрифтер «Стахановец» | 150 | 30 | 179 |
| Разведчик «Сатурн» | 150 | 20 | 124 |

В начале года предприятие превратилось из комплексного с полным циклом производства в специализированное, предназначенное исключительно для добычи рыбы-сырца, сдаваемой на переработку сторонним организациям или комбинатам ГКРП.

1 января по приказу МРП СССР № 36-ДВ, подписанному еще 23 марта 1949 г., Управление морского лова «Морлов» реорганизовано в Управление тралового флота «Тралфлот» (УТФ). Рыбообрабатывающая база – рыбозавод «Моховая» с холодильником, консервным заводом, рыбопосольными цехами и жилым фондом переданы Авачинскому рыбокомбинату.

Утвержден штат управленческого аппарата УТФ ГКРП: директор В. Н. Каленов, инспектор по кадрам и спецработе И. Д. Черных, главный инженер – заместитель директора А. И. Гаркави, главный механик В. К. Жириков, инженеры Н. А. Томашевский и И. И. Лузик, прораб по судоремонту А. П. Заболотный, начальник технического снабжения Н. И. Анисимов, начальник планового отдела А. В. Степанова, экономист М. Н. Иванов, главный бухгалтер А. Р. Гончаров, старший бухгалтер Г. Н. Дворецкий, счетовод-кассир И. А. Сахно, секретарь-машинистка Е. А. Добровольская, заведующий складом И. В. Фадеев, уборщица-курьер А. И. Антонова, шофер В. Варавин.

27 мая приказом по ГКРП «Об утверждении промфинплана Тралфлота на 1950 г.» установлены его основные показатели. Заготовка рыбы-сырца должна была вестись только гословом в объеме 100 000 ц, в том числе 97 000 камбалы и 3 000 трески. Основной улов (47 000 и 30 000 ц) приходился на первый и четвертый кварталы соответственно. Объем выпуска товарной продукции в оптовых ценах установлен равным 13 014,8 тыс. руб., в неизменных ценах – 3 671,9 тыс. руб.

27 июня в развитие приказа МРП СССР № 62 от 31 января 1950 г. для освоения траловым флотом новых районов промысла трески на два месяца на поисковый лов в район бух. Угольной направлен траулер «Гага». Предварительно судну провели необходимый профилактический ремонт и снабдили всем необходимым промысловым снаряжением, инвентарем и материалами для лова и обработки трески и вытопки медицинского жира из ее печени. Экипаж укомплектовали опытными кадрами. Командовал судном капитан малого плавания И. Е. Евстафиади.

Основной деятельностью Тралфлота в 1950 г. являлся активный лов рыбы шестью паровыми траулерами. Все добытое в парном или подсолённом виде (летом) сдавалось комбинатам Северо-Камчатского и Восточно-Камчатского госрыбтрестов и судам владивостокского «Востокрыбхолода». План заготовки рыбы-сырца выполнен на 75,4 %: поймано 75 385 ц, в том числе 75 179 камбалы, 150 трески и 56 «внепланового» краба. Как видно, более 99 % улова пришлось на камбалу. Невыполнение плана по треске объяснялось тем, что она являлась приловом. Специальная «тресковая» экспедиция на траулере «Гага» не увенчалась успехом: за все экспериментальное плавание было добыто всего 69 ц, из них трески – 65.

Ни один из траулеров с данными им заданиями не справился. Основная причина этого – чрезмерная задержка судов в ремонте и использование их на грузоперевозках. Это вызвало резкое сокращение промыслового времени, доведя его до 65 % планового.

Решающим периодом в выполнении годового плана традиционно являлся первый квартал. Это объяснялось двумя основными причинами: максимальным скоплением в это время камбалы на «банках» и благоприятной для лова погодной обстановкой и подтверждалось анализом технико-экономических показателей работы траулеров. В первом квартале за один подъем трала в среднем брали до 47, во втором – 23, а в третьем – всего 6 ц. В четвертом квартале уловы поднимались до 27 ц. Еще большая разница обнаруживалась при рассмотрении добычи за один час траления: в первом квартале она составляла 260, во втором – 27, в третьем – только 7, а в четвертом опять повышалась до 48 ц.

В 1950 г. УТФ работали 372 чел., в течение года в качестве зарплаты им выплачено 7 833 тыс. руб. Существовавшая смешанная оплата труда плавсостава флота гарантировала вы-

плату половины промыслового оклада при любом количестве добытой рыбы. Характерным примером была деятельность траулера «Гага»: за полтора месяца нахождения в экспедиции морякам выплачены 105 тыс. руб., а добыто всего 65 ц рыбы.

Основные показатели работы Морлова – УТФ за 1946–1950 гг. приведены в табл. 2.

Таблица 2

| Показатель | 1946 г. | 1947 г. | 1948 г. | 1949 г. | 1950 г. |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Вылов рыбы, ц | 23 752 | 61 373 | 53 103 | 99 051 | 75 385 |
| Выполнение плана, % | 49,5 | 94,4 | 61,7 | 116,4 | 75,4 |
| Численность судов | 17 | 21 | 21 | 20 | 6 |
| Численность работающих, чел. | 537 | 623 | 667 | 676 | 372 |

1. ГАКК. Ф. П-2 «Камчатский областной комитет КПСС, 1928–1991 гг.»; П-161 «Политотдел тралового флота, 1950–1956 гг.»; Р-275 «Ордена Ленина управление тралового и рефрижераторного флота, 1937–2004», Р-277 «Камчатская транспортная прокуратура, 1944–1996 гг.»; Р-470 «Камчатское производственное объединение рыбной промышленности, 1945–1992 гг.»; Р-610 «Государственная инспекция безопасности мореплавания и портового надзора флота рыбной промышленности Камчатского бассейна, 1952–1975 гг.»

2. Камчатская правда (1946–1950).

Н. С. Гаврилова
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ КАМЧАТСКОЙ МЕДИЦИНЫ
(По материалам газеты «Камчатская правда», 1960-е гг.)

Медицинским работникам Камчатки,
посвятившим жизнь
сохранению здоровья жителей
прекрасного и сурового края...

Пожелтевшие от времени страницы газеты «Камчатская правда» сохранили удивительные истории, наполненные огромной любовью к людям и к своей стране, самоотверженностью, готовностью всегда прийти на помощь. Истории, порой трагические, но всегда исполненные возвышенным чувством, читая которые можно осознать, насколько тяжелым является труд медицинского работника. Труд, благодаря которому в сердце человека оживает надежда, появляется вера в чудо. А чудо – это результат кропотливой работы врача, фельдшера, медицинской сестры...

Более полувека разделяет нас с тем временем, когда происходили описываемые события. Журналисты, коллеги, благодарные пациенты, равнодушные люди выражали признательность людям в белых халатах, повествуя о трудовых подвигах, возвращающих жизнь...

Большим уважением проникнута статья молодого врача А. Ягодкина, рассказывающая о старшем товарище Роберте Яковлевиче Лефлере, заведующем хирургическим отделением второй городской больницы. Р. Я. Лефлер приехал на Камчатку высококвалифицированным хирургом в 1959 г., прошедшим тяжелые испытания, выпавшие на годы Великой Отечественной войны.

Самоотверженно спасал Роберт Яковлевич советских солдат, за что был награжден орденом Красной Звезды. В 1945 г., во время боев под Берлином, Роберт Яковлевич проводил операцию, будучи раненным осколком в легкое. Вражеский снаряд разрушил операционную, ранил хирурга – но руки врача автоматически продолжали спасать человека...

Аграфене Андреевне Косяченко посвящена статья «Медсестра Гвардейского», вышедшая в свет в январском выпуске «Камчатской правды» 1968 г. Аграфена Андреевна прошла всю войну – шел седьмой день войны, когда девушка одела форму. Фельдшер по образованию, Аграфена Андреевна начала служить телефонисткой, но через некоторое время посвятила себя своему призванию. Более сотни солдат спасла Аграфена Андреевна – вынесла с поля боя на своих хрупких плечах. Пылающий Сталинград, кипящая от разрывов Волга, раненые бойцы – тяжелые воспоминания