



С. В. ГАВРИЛОВ

ВДОЛЬ
КАМЧАТСКИХ
БЕРЕГОВ

Администрация Камчатской области
Совет народных депутатов Камчатской области
Камчатский государственный технический университет

С. В. ГАВРИЛОВ

*К 75-летию Акционерного
Камчатского общества*

ВДОЛЬ КАМЧАТСКИХ БЕРЕГОВ

**(Транспортное и рыбопромышленное освоение
охотско-камчатского побережья в конце XIX —
первой трети XX вв.)**

Петропавловск-Камчатский
Камчатский печатный двор
Книжное издательство
2003

63.3(2Камч)

Г12

Гаврилов С. В. Вдоль камчатских берегов. (Транспортное и рыбопромышленное освоение охотско-камчатского побережья в конце XIX — первой трети XX вв.). — Петропавловск-Камчатский: Камчатский печатный двор, 2003. — 567 с.

Рецензент Р. С. Моисеев, канд. экон. наук, директор Камчатского института экологии и природопользования ДВО РАН

В книге характеризуются условия, в которых происходило становление отечественного судоходства и рыбопромышленности в морях, прилегающих к Камчатке. Рассмотрены обстоятельства появления на полуострове первых транспортных и промысловых судов, возникновения и развития первых промышленных предприятий — рыбоконсервных заводов.

Книга написана на основе архивных источников. Большая часть приведенных материалов ранее не публиковалась. Издание предназначено для всех интересующихся историей Северо-Востока России.

Ил., табл. 76, прил. 19.

В авторской редакции

...Было бы во всех отношениях полезно путем самого предусмотрительного пополнения судового материала развить и собственное судоходство, чтобы таким образом все богатство северных морей не уходило в чужие страны, а оставалось дома.

К. Дитмар

Дайте возможность развить рыбные промыслы в широких размерах, имея все данные для этого, устройте вывоз, что очень легко при громадном спросе на рыбную пищу на Востоке, избавьте от гнетущей кабалы настоящей торговли урегулированием ее... и заброшенная Камчатка возродится. Она получит самостоятельную жизнь; не соболь будет давать ей жалкие крохи хлеба, а рыбные консервы обеспечат хороший заработок, создадут экономическое благосостояние жителей и разбудят их от вековой спячки...

Н. Слюнин

ПРЕДИСЛОВИЕ

Камчатка, окруженная морями, представляет собой уникальный уголок российской земли, обладающий огромными природными богатствами. С давних времен освоение полуострова осложнялось его оторванностью от основных промышленных и культурных центров страны, малой численностью населения, суровым климатом и сложными навигационными условиями в прилегающих морях. Развитие громадного региона оказалось немислимым без поддержания надежной регулярной морской связи между ним и материковой Россией. Ее нарушение нередко ставило местное население на грань выживания.

В конце XIX в. промысловые богатства охотско-камчатских вод привлекли внимание русских и иностранных рыбопромышленников. Вскоре Камчатка превратилась, по сути, в сезонную базу японских и приморских капиталистов. С этого времени рыбная индустрия стала основой экономики полуострова, прямо или косвенно обеспечивая жизнь большинства его населения. На протяжении всего XX в. жизнь Камчатки была тесно связана с рыбацкой отраслью, поэтому история ее морского и рыбопромыслового освоения является неотъемлемой составляющей истории Дальнего Востока и России в целом.

Длительное время Камчатка не располагала собственным морским флотом, способным обслужить ее потребности. Это в значительной мере препятствовало экономическому и социальному развитию полуострова. Морской транспорт появился на нем только во второй половине тридцатых годов XX в. Его возникновение связано с деятельностью Акционерного Камчатского общества (АКО) — уникального хозяйственного объединения, пытавшегося начать комплексное освоение естественных богатств региона. Однако в силу определенных причин преимущественное развитие получили лишь рыбная промышленность и обслуживающие ее производства, в результате чего Камчатка по-прежнему оставалась сырьевым придатком центральных регионов страны.

Изменение в России в начале 1990-х гг. экономической и политической обстановки привело к разрушению складывавшихся на протяжении десятилетий каботажного судоходства и береговых рыбообрабатывающих предприятий. Это сопровождалось умиранием прибрежных поселков и резким снижением уровня жизни местного населения. Наблюдающееся в последнее время оживление в экономике дает надежду на постепенное восстановление утраченного. Будем надеяться, что опыт, накопленный нашими предшественниками в этих областях хозяйствования, окажется востребован.

Главы настоящей книги представляют собой отдельные законченные сюжеты, объединенные временем, местами событий и действующими лицами. В процессе подготовки рукописи использовались документы из фондов Государственного архива Камчатской области (ГАКО), Центра документации новейшей истории Камчатской области (ЦДНИКО), Центрального Государственного архива РСФСР Дальнего Востока (ЦГА РСФСР ДВ), г. Томск, местная периодическая печать, выходившая в 1916—1950 гг., материалы из личных собраний.

Автор благодарит всех сотрудников ГАКО и ЦДНИКО за содействие в подборе источников, легших в основу этой работы. Автор признателен камчатским историкам: директору ЦДНИКО Валентину Петровичу Пустовиту и сотруднику областной научной библиотеки им. С. П. Крашенинникова Ирине Васильевне Витер — за ценные советы и консультации, использованные в ходе подготовки рукописи.

С особой благодарностью хочу отметить большую помощь со стороны начальника отдела публикаций и использования документов ГАКО Елены Павловны Абрамовой — этого уникального знатока истории Камчатки, самоотверженного энтузиаста-краеведа и просто замечательного человека.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АКО	—	Акционерное Камчатское общество
АН	—	Академия наук
ВКП(б)	—	Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
ВНУ	—	высшее начальное училище
ВСНХ	—	Высший совет народного хозяйства
ВЦИК	—	Всесоюзный Центральный Исполнительный Комитет
ГКРП	—	Главкамчатрыбпром
ГУСМП	—	Главное управление Северного морского пути
ДВР	—	Дальневосточная республика
ДГВМП	—	Дальневосточное государственное морское пароходство
ДГРТ	—	Дальневосточный государственный рыбтрест
ДГТ	—	Дальгосторг
ДФ	—	Добровольный флот
ЖБФ	—	жестяно-баночная фабрика
КВЖД	—	Китайско-восточная железная дорога
ККЗ	—	крабokonсервный завод
КМП	—	Камчатское морское пароходство
КТПО	—	Камчатское торгово-промышленное общество
КЧГМП	—	Камчатско-Чукотское государственное морское пароходство
ММФ	—	Министерство морского флота
МОПР	—	Международная организация помощи рабочим
НКВТ	—	Народный комиссариат водного транспорта
НКИД	—	Народный комиссариат иностранных дел
НКМФ	—	Народный комиссариат морского флота
НКПП	—	Народный комиссариат пищевой промышленности
НКПС	—	Народный комиссариат продовольствия и снабжения
ОГПУ	—	Объединенное Государственное политическое управление
ОКАРО	—	Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество
ПСРВ	—	Петропавловская судоремонтная верфь
РАК	—	Российско-Американская компания
РИК	—	районный исполнительный комитет
РКЗ	—	рыбоконсервный завод
РКИ	—	Рабоче-крестьянская инспекция
РСФСР	—	Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
РТКП	—	Русское товарищество котиковых промыслов
СГМП	—	Сахалинское государственное морское пароходство
СНК	—	Совет Народных Комиссаров
СССР	—	Союз Советских Социалистических Республик
СТФ	—	Советский торговый флот
СТО	—	Совет Труда и Оборона
ЦИК	—	Центральный Исполнительный Комитет
ЦК	—	Центральный Комитет

ГЛАВА 1. ПАРОВОЕ СУДОХОДСТВО НА КАМЧАТКЕ В КОНЦЕ XIX — ПЕРВОЙ ТРЕТИ XX ВВ.

1.1. ОРГАНИЗАЦИЯ РЕГУЛЯРНОЙ ПАРОХОДНОЙ СВЯЗИ ПОЛУОСТРОВА С МАТЕРИКОМ

Особенностью географического расположения Камчатки является ее отдаленность от основных промышленных и административных центров России. Отсутствие регулярной связи с материком долгое время сдерживало развитие в области торговли и производительных сил, затрудняло охрану ее естественных богатств. Основным средством связи полуострова с метрополией, осуществлявшейся в начале через Охотск, а затем через Николаевск-на-Амуре и Владивосток, являлся морской транспорт. Его работа на Камчатке в конце XIX — первой трети XX вв. претерпела серьезные качественные и количественные изменения. На первом этапе — до 1896 г., времени зарождения здесь рыбной промышленности, — она характеризовалась преимущественным обслуживанием нужд местной администрации, военного ведомства и торговли, обеспечивавшей бытовые потребности населения. На Камчатку доставлялись казенные грузы, продукты, предметы первой необходимости и небольшое количество пассажиров, представленных, в основном, государственными служащими и военными чинами. С полуострова вывозилась, главным образом, продукция охотничьих промыслов.

Второй этап (1896—1923 г.) связан с развитием сезонной частной рыбной промышленности, с этого времени начавшей играть главную роль в экономической жизни полуострова. Ее интересам зачастую приносились в жертву другие потребности региона. Из-за отсутствия на Камчатке собственных обрабатывающих производств и значительного населения, все грузы и рабочую силу на промыслы приходилось доставлять из Японии и материковой России, а затем отправлять их обратно. Объем вывозимых с Камчатки грузов, преимущественно в виде рыбопродукции, возрос многократно. Резко увеличилось число перевозимых судами пассажиров, основную долю которых теперь составляли сезонные промысловые рабочие.

Третий этап (с 1924 г.) характеризуется началом работы на полуострове государственных организаций (ОКАРО, Дальгосрыбтрест, АКО), ставивших своей целью комплексное развитие экономики полуострова. Помимо рыбной появились лесная, горная и обрабатываю-

щая промышленность, активизировалось строительство. Местное производство стало постепенно утрачивать присущий ему ранее сезонный характер. Ввоз на Камчатку по-прежнему превышал вывоз, но характер доставляемых грузов изменился: их большую часть составили техническое оборудование и снабжение, горюче-смазочные и строительные материалы. Продолжал устойчиво расти пассажирооборот.

Одним из первых о важности устойчивой, независящей от прихотливости погоды, связи Камчатки с материком посредством паровых судов высказался выдающийся администратор — генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев. В письме министру внутренних дел Л. В. Петровскому 7 августа 1849 г. он рекомендовал «во что бы то ни стало завести пароходное сообщение Камчатки с берегами Охотского моря; каменный уголь есть в Тигиле и около Аяна...» [1, с. 233].

Многие исследователи, посетившие полуостров на рубеже XIX — XX вв., обращали внимание на важность организации между ним и Россией регулярного пароходного сообщения. Так, Н. В. Слюнин утверждал (1900 г.), что «улучшение пароходного сообщения с окраиной и желательное учреждение местного плавания даст толчок к развитию торговли, положение которой всегда было здесь весьма ненормально...». Г. А. Крамаренко (1907 г.) полагал, что среди мероприятий, могущих способствовать «успешному развитию этой отдаленной, но богатой русской окраины», основными должны были стать установление между полуостровом и материком радио- или телеграфной связи и «расширение пароходно-почтового сообщения метрополии с Камчаткой и Японией» [2, с. 687; 3, с. 297].

Работа пароходов на охотско-камчатском побережье осложнялась отсутствием здесь оборудованных стоянок, неустойчивыми метеословиями, вызывавшими длительные простои судов в ожидании разгрузки, и короткими сроками навигации, особенно в северных уездах. Журнал «Морской сборник» писал по этому поводу в 1860 г.: «...Вряд ли на всем свете есть моря столь негостеприимные, унылые и мрачные, как моря Камчатское (Берингово. — *С. Г.*) и Охотское. Зимой они не посещаются никем... Вообще же должно заметить, что на всем протяжении берегов Камчатского и Охотского морей есть единственный надежный порт — это Петропавловск. Об Аяне и Охотске говорить не стоит» [3, с. 45].

Этим подчеркивалось, что наиболее благоприятное положение с организацией пароходного сообщения складывалось в Петропавловском уезде, охватывавшем всю территорию Камчатки и входившем

в состав Приморской области. Здесь навигация могла продолжаться с марта по конец ноября. Навигационный период в северных уездах (Охотском, Гижигинском, Командорском, Анадырском и Чукотском) был на три-четыре месяца короче.

Все громадное охотско-камчатское побережье только в двух пунктах — в Петропавловске и Аяне — имело пристани, к которым могли швартоваться пароходы. Во всех остальных местах их обрабатывали так называемым «рейдовым» способом, при котором грузы и пассажиры вначале размещали на кунгасах, привозимых судами с собой, затем кунгасы буксировали к берегу паровым или моторным катером и там разгружали. Рейдовая выгрузка была невозможна при волнении моря свыше пяти баллов. Ожидание улучшения погоды зачастую сопровождалось значительными простоями судов. Наиболее неблагоприятным местом выгрузки считалась Гижига, где пароходы иногда простаивали до двадцати суток в ожидании начала работ. Их разгрузку вели в открытом море на расстоянии более десяти миль от берега, так как ближе из-за малой глубины подойти было нельзя [4, л. 59].

Съезд русских дальневосточных рыбопромышленников, состоявшийся во Владивостоке осенью 1911 г., единогласно заявил о желательности оборудования грузовой дороги между Наяханом и Гижигой для обеспечения более безопасной разгрузки судов. «В настоящее время пароходы заходят в Гижигу, где приходится становиться в сорока верстах от берега, стоянка очень опасна, выгрузка крайне медленна и затруднительна. Расстояние между Гижигой и Наяханом, где стоянка гораздо лучше, — сто верст, и при теперешнем состоянии дороги между двумя этими пунктами перевозка пуда груза (1 пуд равен 16,3 кг. — С. Г.) зимой обходится в два рубля. Устройство этой грузовой дороги могло бы избавить суда от необходимости захода в Гижигу».

Задержка с разгрузкой судна грозила тем, что оно «не выйдя из него в срок, назначенный по расписанию, опоздает не только во все другие последующие пункты, но и не начнет вовремя своего следующего рейса, что, несомненно, нанесет рыбопромышленникам громадные убытки и собьет все расписание» [5, л. 21, 44].

Спустя два десятилетия обстановка в этом районе качественно не изменилась. Так, 7 марта 1930 г. заместитель управляющего главной дальневосточной конторой Совторгфлота (СТФ) Бида-Биденко докладывал комитету содействия народонаселению северных окраин о том, что стоянка судов в Гижигинской губе продолжает сопровождаться громадными простоями. «Выгрузка в Гижиге грузов приносит ежегодно

колоссальные убытки не только СТФ и работающим там организациям, но и государству в целом [вплоть] до гибели людей по несколько человек ежегодно». Сам же СТФ, по его словам, был «лишен в этом пункте что-либо предпринять в смысле каких-нибудь затрат на капитальное строительство до тех пор, пока эта губа не будет исследована... и [не] будет найден ближайший пункт выгрузки».

Местный райисполком предлагал расставить на фарватере залива вешки и фонари, но так как катер с кунгасами мог выполнить за сутки по приливу только один рейс к берегу, то их установка особого сокращения времени стоянки дать не могла. Приходившие на рейд Гижиги суда, не имевшие возможности разгрузиться, для предотвращения простоев вынуждены были следовать в другие пункты, а по возвращении оттуда из-за начинавшихся осенних штормов они не успевали забрать с промыслов продукцию и рабочих.

В 1930 г. сюда заходили три фрахтованных иностранных парохода: «Нэнси Моллер», «Кэтти Моллер» и «Хавдрот». Они простояли, в общей сложности, 64 дня, несмотря на то что находящиеся на них грузы могли быть обработаны всего за пять. Попытка же снять промыслы не удалась вовсе: один из пароходов «в туманах и продукцию оставил, и потопил людей». Только в этом районе убытки СТФ в 1930 г. составили свыше 39 тыс. золотых руб. Выходом из сложившейся ситуации для своих судов СТФ считал в предстоящую навигацию 1931 г. заход в б. Дресвяную [6, л. 1]. Весьма сложным в навигационном отношении являлся рейд Усть-Камчатска. Здесь также неоднократно терялись грузы и гибли люди.

Главным пунктом на протяженном охотско-камчатском побережье являлся Петропавловск. После Крымской войны 1853—1855 гг. он утратил свое значение как стратегическая военно-морская база России на Тихом океане. Весной 1855 г. отсюда в Приамурье эвакуировали гарнизон и военное управление, а в октябре 1856 г. ранее самостоятельную Камчатку преобразовали в Петропавловский округ, вошедший в состав вновь созданной Приморской области. Последовавшая в 1867 г. продажа США Русской Америки и ликвидация Российско-Американской компании (РАК) во многом способствовали падению торгового значения петропавловского порта, сам же город сохранил лишь значение административного центра округа.

В 1863 г. в Петропавловске числились одиннадцать купцов: один иностранный (первой гильдии) и десять отечественных (второй гильдии). В число последних входили восемь местных и два иногородних торговца.

В течение года иностранцы привезли в город товаров и продуктов на 148 017 руб. 26 коп., в округ — на 25 000 руб. Кроме этого, отечественная торговая Амурская компания доставила в порт товаров на сумму 22 298 руб., а в округ — на 14 115 руб. Коммерсанты вывезли с Камчатки пушнину стоимостью 59 146 руб. [7, л. 15 об.—17].

В 1879 г. камчатскую столицу посетило пять судов: два русских, два американских и одно германское. Они, в общей сложности, имели водоизмещение 2 491 т и 76 членов экипажей. Суда доставили «разных иностранных колониальных товаров, припасов и пиленого леса» на 242 573 руб. 80 коп., вывезли пушнины на 68 693 руб. 8 коп. (приложение 1.1). Навигация 1879 г. продолжалась 130 дней: началась 15 мая, а завершилась 21 сентября.

В 1884 г. в Петропавловске вместе с ближайшими населенными пунктами проживало около 500 чел. В этом году навигация длилась 151 день, начавшись 30 апреля и закончившись 27 сентября. Первым в Петропавловск пришел пароход «Александр II» американской компании «Гутчинсон, Кооль и К^о», закрыл навигацию клипер Сибирской военной флотилии «Абрек». Суда Гутчинсона — пароходы «Святой Павел» и «Александр II» — заходили в Петропавловск и на побережье, в общей сложности, восемь раз, шхуна «Леон» — дважды. По одному заходу сделали пароход купца А. Ф. Филиппеуса «Камчатка», шхуна О. В. Линдгольма «Сибирь» и английский барк «Ваппаус» [8, с. 65].

К 1889 г. население города выросло до 555 чел.: из них «числилось 278 мужского и 277 женского пола» [9, с. 320]. Сюда и в округ в этом году доставили товаров на 160 671 руб. 68 коп. Здесь действовали пять торговых фирм, установивших весьма высокие цены на основные товары, руб.: куль муки — 3,6—6,0, фунт байхового чая — 1,25—1,5, кирпичного чая — 0,9—1,1, пуд сахара — 14—16, фунт свечей — 0,6—0,75, банка керосина — 9—10, фунт махорки — 0,9—1,0. Цены в округе, «смотря по расстоянию от Петропавловска», держались в два-три раза выше.

Еще через семь лет, в 1896 г., население Петропавловска практически не изменилось: здесь проживали 559 чел. (306 мужчин и 253 женщины). В их число входили 26 дворян, 15 духовных лиц, 18 почетных граждан и купцов. Горожане содержали 18 лошадей, 92 головы крупного рогатого скота и 360 ездовых собак. Городской бюджет за 1896 г. получил всего 1 115 руб. доходов, из которых на общественное управление ушли 365, на народное образование — 150 [10, с. 477].

Через два года городское население сократилось на треть, достигнув 398 чел., при этом во всем округе проживало 8 010 чел. [11, с. 7].

Северное побережье Охотского моря и Камчатки в середине XIX в. обслуживали суда различных компаний и отдельных коммерсантов, значительную долю среди которых составляли иностранцы. Вот образец платежного документа, выданного 16 августа 1857 г. городским старостой Петропавловска зашедшему в порт иностранному торговому судну. «Квитанция. По указу ЕИВ (его императорского величества. — С. Г.) дана сия квитанция шкиперу шхуны “Луйс-Пере”, капитан оной Тона, в том, что получено сего числа в городской доход г. Петропавловска с вышеупомянутой приходящей с грузом шхуны пятнадцать рублей серебром» [12, л. 7].

Главным контрагентом казны до 1867 г. являлась РАК. После ее ликвидации доставкой казенных грузов в эти районы занялся купец А. Ф. Филиппеус. В 1870 г. российское правительство предложило ему заключить шестилетний контракт на поставку сюда провианта. По окончании срока действия соглашения Филиппеус согласился на его продление при условии выделения субсидии в размере 30 тыс. руб. Значительную часть этих средств он расходовал на содержание судов. В этот же период (1870—1875 гг.) рейсы по охотскому побережью и на Камчатку выполняли суда Сибирской военной флотилии [3, с. 46].

15 июля 1876 г. Филиппеус и министерство внутренних дел заключили новый контракт, по которому купец в течение десяти лет должен был вести «снабжение северных округов Приморской области Восточной Сибири мукой, крупой, порохом, свинцом и солью и, в совокупности с этим снабжением, содержать пароходное сообщение между Владивостоком, Корсаковским постом и всеми снабжаемыми им портами и местечками Камчатского и Охотского морей». Обязательными местами захода судов назначались Петропавловск, Усть-Камчатск, Тигиль, Гижига, Охотск [13, с. 33—35].

Контракт предусматривал перевозку товаров на паровом судне. Первым пароходом Филиппеуса стал «Ровер», затем он приобрел «Курьер» грузоподъемностью 492 т, а в 1881 г. — «Камчатку» с водоизмещением 1 000 т. «Камчатка», отправлявшаяся из Владивостока, последовательно обходила пункты побережья и заходила в Петропавловск. Ее разгружали при помощи парового катера и нескольких деревянных кунгасов грузоподъемностью 8—10 т, которые пароход привозил с собой. В начале 1880-х гг. к Филиппеусу перешли дела американской фирмы «Кушин и К^о», после чего он занял ведущее место среди предпринимателей, торговавших в Охотско-Камчатском крае. По окончании контракта в 1886 г., Филиппеус не стал его продлевать.

Кроме судна Филиппеуса, на Камчатку в 1880-х гг. ходили пароход «Байкал» и шхуна «Сибирь», принадлежавшие предпринимателям М. Г. Шевелеву и О. В. Линдгольму. После смерти Филиппеуса его дело унаследовала фирма «Walsh Brothers», работавшая на Камчатке до 1895 г. Ей на смену пришло «Русское товарищество котиковых промыслов» (РТКП), основанное в 1891 г. Гринвальдом, Лепешкиным, Прозоровым и Савичевым. В соответствии с контрактом, заключенным с правительством, суда РТКП были обязаны заходить в Петропавловск. Для обслуживания охотско-камчатского побережья РТКП в январе 1894 г. заказало в Англии стальную парусную шхуну «Беринг», оборудованную лебедкой и паровым катером [13, с. 40—41].

До февраля 1891 г. котиковые промыслы на Командорских островах арендовал торговый дом «Гутчинсон, Кооль и К^о». По окончании договора с ним, российское Министерство государственных имуществ объявило очередной конкурс на сдачу промыслов в аренду на последующий десятилетний срок. Единственной русской фирмой, проявившей интерес к этому предприятию, оказалось РТКП. Оно же и стало победителем конкурса. Одним из условий сдачи являлось то, что Товарищество должно было снабжать Командоры товарами и продуктами, используя для этого «суда лишь под русским флагом» [14, с. 162].

Деятельность РТКП началась в этом же 1891 г., и отныне оно ежегодно отправляло пароход, который «до окончания летнего промысла на островах поддерживает сообщение между Командорскими островами и Петропавловским портом» [11, с. 27].

Спустя десятилетие РТКП было преобразовано в «Камчатское торгово-промышленное общество» (КТПО). 4 августа 1901 г. КТПО заключило с Министерством земледелия и государственных имуществ контракт на сдачу ему в аренду пушных промыслов на Командорских островах и о. Тюленьем. В соответствии с ним обществу на десятилетие предоставлялось исключительное право «принимать от местной заведующей промыслами администрации... шкуры песцов, морских котиков и бобров». Взамен оно обязывалось выплачивать казне определенную сумму за каждую добытую шкуру (в зависимости от объема добычи), а также не менее трех раз в год поставлять на острова все необходимое «по заблаговременно представленному требованию администрации», причем наценка не должна была превышать 20 % от закупочной стоимости товаров.

Десятый пункт контракта гласил: «Для отвоза продуктов пушного промысла и для доставки товаров на острова Общество обязано употреб-

лять исключительно суда под русским флагом. Суда эти отправляются на острова из Петропавловска или другого русского порта. По приеме шкур на островах суда обязаны зайти в Петропавловск для производства причитающихся казне платежей... По особому разрешению приамурского генерал-губернатора, Обществу предоставляется зафрахтовывать суда и под иностранным флагом, но исключительно для перевозки леса на острова».

Кроме того, КТПО должно было попутно доставлять на острова на своих судах лиц промыслового управления и командированных правительством чиновников, а также бесплатно перевозить в год до 5 000 пудов грузов по выбору местной администрации [15, л. 21—22 об.].

В 1901 г. РКТП располагало судами «Беринг», «Котик» и «Бобрик», приписанными к владивостокскому коммерческому порту.

До конца 1870-х гг. связь между европейской Россией и Дальним Востоком носила более или менее случайный характер. Попытки наладить регулярное движение пароходов на российскую окраину в 1870 г. предпринимало «Российское общество пароходства и торговли». Однако они, как отмечалось в одной из работ того времени, «не имели серьезных последствий». Устойчивое пароходное сообщение между Одессой и Владивостоком в середине 1880-х гг. наладил пользовавшийся государственной поддержкой Добровольный флот (ДФ) [14, с. 274]. 1 января 1886 г. правительство России передало ему снабжение Охотско-Камчатского края. Для его обслуживания ДФ использовал пароход «Владивосток», построенный в Англии в 1880 г. Судно имело чистую грузоподъемность 700 т, осадку с грузом 3,7 м и машину в 700 л. с., позволявшую ему развивать ход до 12 узлов [8, с. 49].

До начала регулярных рейсов «Владивостока» Петропавловск ежегодно посещался частным пароходом, зафрахтованным для доставки снабжения в казенные склады, заходившими от случая к случаю иностранными китобойными судами, а также русскими крейсерами, охранявшими морские промыслы в Беринговом море и препятствовавшими иностранной контрабандной торговле на чукотском берегу. К концу 1890-х гг. крейсерство военных судов по побережью Чукотки было прекращено как «не достигающее цели, так как крейсера приходили в Берингово море лишь к окончанию плавания там иностранных шхун, появляющихся в названных водах тотчас за двигающимися на север льдами» [11, с. 10, 28].

В конце 1880-х гг. «Владивосток» совершал между Камчаткой и портами Приморской области в течение навигации всего два рейса, носив-

ших название «срочных», то есть выполнявшихся по четко очерченным расписаниям: один в мае, второй — в июле. Рейсы предусматривали заходы в Петропавловск, Усть-Камчатск, Тигиль, Гижигу, Охотск, Аян, Удск. На их содержание ДФ получал ежегодную государственную субсидию в размере 15 тыс. руб. С 1888 г. он стал пользоваться добавочной субсидией на пятилетний срок. В 1893 г. охотско-камчатская линия была расширена заходом на Командорские острова с дополнительной платой в 2 600 руб. [8, с. 65—66].

К 1893 г. ДФ располагал девятью пароходами с общей грузоподъемностью около 30 000 т, едва удовлетворявшей потребностям края [14, с. 278]. В этом году он потерял «Владивосток», разбившийся на камнях близ Императорской гавани (совр. Советская Гавань). Пассажиры и экипаж судна были спасены. «Владивосток» на охотско-камчатских рейсах заменил «Хабаровск». Теперь в составе ДФ осталось восемь пароходов с суммарным дедеветом 60 591 т. Их стоимость составляла 7 млн руб. Четыре наиболее новых судна («Орел», «Саратов», «Ярославль» и «Тамбов»), построенные в 1890—1892 гг., являлись последним словом морской техники того времени [14а, с. 819].

В конце 1890-х гг. суда ДФ по-прежнему выполняли на Камчатку всего два срочных рейса в год. Первый из них начинался в конце апреля, второй — в июле. Пароходы шли из Владивостока в Петропавловск и затем на о. Беринга, а оттуда по маршруту: Корсаковский пост (о. Сахалин) — Петропавловск — Нижне-Камчатск — Петропавловск — Тигиль — Гижига — Ола — Охотск — Аян — Удск — Корсаковский пост — Владивосток [11, с. 26]. Сообщение между населенными пунктами внутри Камчатки в этот период поддерживалось «где возможно на лодках по рекам, а зимою оно производится на собаках, которые, несмотря на дурные дороги, пробегают большие пространства, делая от 30 до 40 и даже до 80 верст в день» [9, с. 181—182].

Судно, обходившее побережье, заходило в каждый его пункт только один раз, после чего возвращалось во Владивосток. Таким образом, пассажиры и грузы следовали на нем в одном направлении. Обратное они могли отправиться лишь другим рейсом, то есть на следующий год, предварительно перезимовав во Владивостоке. Следовательно, круговой охотский рейс мог быть использован только для завоза из Владивостока по пунктам почты, продовольствия и снабжения. Для связи районов побережья между собой он был непригоден.

Камчатская администрация и местное население неоднократно ходатайствовали перед правлением ДФ о включении в расписание хотя

бы еще одного обратного рейса по охотскому побережью с заходом в Петропавловск. Правление флота с этим не соглашалось из соображений безопасности: при повторном обходе побережья суда могли попасть в осенние шторма.

Связь с самой северной российской окраиной — Анадырским округом — осуществлялась один раз в год при помощи фрахтованного частного судна. В начале июля оно выходило из Владивостока с грузами и пассажирами, на пути в Ново-Марьинский пост (совр. Анадырь) заходило в Петропавловск, здесь выгружало почту и принимало на борт отделение казаков для несения охранной службы. На обратном пути судно вновь посещало Петропавловск, где высаживало сменившихся стражников.

По мнению высокопоставленного дальневосточного администратора — военного губернатора Приморской области П. Ф. Унтербергера, — указанного количества регулярных пароходных рейсов по конкретным маршрутам было крайне недостаточно. Он полагал, что «для оживления жизни в этих глухих местах настоятельно необходимо участить субсидированные рейсы судов Добровольного флота, так как без этого не может быть и речи о поднятии местных промыслов и экспорта их продуктов» [11, л. 27—28].

В начале 1900-х гг. правительство передало выполнение охотско-камчатских рейсов новому судоходному предприятию, так же как и ДФ пользовавшемуся его поддержкой, — морскому пароходству Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), открытому в 1899 г. Правительственная субсидия ему составила 160 000 руб., что превысило выплаты, до этого производившиеся ДФ. Пароходство КВЖД являлось своеобразным продолжением Великого Сибирского пути до российских и зарубежных портов тихоокеанского побережья. Оно быстро стало крупнейшим отечественным судоходным предприятием на Дальнем Востоке: в 1903 г. в его распоряжении находились два десятка крупных пароходов. Некоторое время северными рейсами пароходства заведовал известный исследователь Камчатки Н. В. Слюнин [16, с. 88].

В 1901 г. пароходство КВЖД обязалось выполнить один заход в Анадырь, Корф, Усть-Камчатск, Удск и на Командоры, не менее двух — в Тигиль, не менее четырех — в Гижигу, Олу, Охотск и Аян и не менее пяти — в Петропавловск [8, с. 76].

Открыл навигацию 1901 г. приписанный к владивостокскому коммерческому порту пароход «Байкал» грузоподъемностью 1 109 т, принадлежавший судоходному предприятию М. Г. Шевелева. Первым

рейсом 2 мая 1901 г. он привез в Петропавловск 1 100 т груза, пять «классных» и 142 палубных пассажира (японских и корейских рабочих). В общей сложности «Байкал» посетил порт четырежды. Им командовал капитан П. А. Кашкин.

Суда контрагента казны — пароходства КВЖД — как и было условлено, побывали в камчатской столице пять раз. Пароход «Гирин» вместимостью 891 рег. т под командованием Г. И. Селиванова заходил в порт дважды (25 июня и 4 августа). Помимо прочих товаров, он доставил петропавловскому купцу А. О. Зобнину из Владивостока от торгового дома «М. Пьянков с братьями» партию спиртного.

Пароход «Сунгари» вместимостью 814 рег. т также дважды (21 мая и 19 августа) побывал в Петропавловске. Торговавший в городе китаец Чин Хун Сюн получил на нем табак, сливочное масло, мыло, мясные консервы, сахар и другие товары на сумму 3 000 руб. Еще один пароход КВЖД — только что построенная в Европе «Шилка» — пришел 12 сентября. 14 августа фирма Пьянкова погрузила на нее во Владивосток для петропавловских торговцев 43 ящ. спирта.

Наиболее активно в 1901 г. работали суда КТПО. Его небольшой пароход «Котик» вместимостью 271,76 рег. т заходил в Петропавловск, в общей сложности, семь раз. 12 июня он привез 1 774 грузовых места: строительные принадлежности, стеариновые свечи, муку, кирпичный чай, сахар, табак. Из доставленного груза 345 мест были адресованы на Командоры, но остались в порту. На судне приехали пассажиры: восемь русских и тринадцать японцев. «Команда парохода следующая: капитан: Александр Щербинин, русский, 1-й штурман Петр Укман, русский, 2-й штурман Иван Морозов, 1-й механик Нильс Брунс, датский, 2-й механик Хейзеро Ханемаш, японец, боцман японец, 6 матросов, из которых 1 японец и 5 корейцев — русско-подданных, пять кочегаров корейцев — русско-подданных, один — английско-подданный, повар и стюард — китайцы, 1 бой — русский, 1 бой — кореец, 2 боя — японца» [17 л. 2—2 об.].

30 августа 1901 г. капитан «Котика» подал в Петропавловское окружное управление сведения о доставленных в адрес КТПО грузах, в число которых входили конфеты, варенье, табак, папиросы, спички, виноградное вино, махорка (всего 197 мест).

Два парусника КТПО — шхуны «Беринг» (377 рег. т, капитан М. П. Битте) и «Бобрик» (119 рег. т, капитан К. Янковский) — побывали в Петропавловске в течение навигации 1901 г. пять раз. Пароход «Прогресс» под русским флагом (капитан К. Б. Гендерсанг) привез из

Владивостока 541 т. В числе небольших отечественных судов были парусная шхуна «Камеранг» грузоподъемностью 4,5 т, капитаном и владельцем которой был В. И. Кактинг, и шхуна владивостокского купца Бринера «Надежда» (43 т) [17, л. 81 об.—91]

Иностранные суда были представлены, в основном, японскими. 20 июня 1901 г. в Петропавловск зашли две парусно-паровых шхуны: «Хокай-Мару» и «Сан-Юу-Мару», следовавшие из Хакодате. На борту первой находились 2 000 кулей соли, 40 мешков риса, 40 ящиков керосина в жестянках, два ящика стеклянных стаканов, 10 мест сахара, доски, неводная дель, краска, провизия на пять месяцев. Экипаж шхуны, возглавляемый Миурой Зинтаро, состоял из 15 чел.: капитана, его помощника и 13 матросов. Второе судно везло 1 800 кулей соли, 250 кулей муки, 30 кулей риса. Им командовал капитан Накасаки Роктаро, команда включала 13 чел. [17, л. 26—27]. Судя по характеру груза, шхуны направлялись на рыбные промыслы.

Закрыл навигацию 1901 г. пароход «Байкал», покинувший Петропавловск 28 октября. Список судов, посетивших петропавловский порт и ушедших из него в 1901 г., приведен в приложении 1.2.

В навигацию 1902 г. пароходство КВЖД планировало совершить чetyре рейса по маршруту Владивосток — Удск — Аян — Охотск — Гижига — Тигиль — Петропавловск — Командоры — Усть-Камчатск — Корф — Анадырь. Перед русско-японской войной 1904—1905 гг. оно открыло в Петропавловске свое агентство и обзавелось здесь земельным участком. Работа его судов не полностью отвечала потребностям Охотско-Камчатского края: они зачастую не выдерживали установленного расписания, пропускали заходы в отдельные пункты и имели массу несчастных случаев из-за плохой организации разгрузки и высадки пассажиров. Во время войны пароходство лишилось всех судов, за исключением одного, и перестало существовать [16, с. 83, 87—94].

Боевые действия привели к тому, что господствующее положение в дальневосточных морях занял японский военный флот. Движение транспортных судов к охотско-камчатским берегам из портов Приморья стало небезопасным и прекратилось. Об этом свидетельствует донесение начальника Петропавловского уезда, датированное 17 февраля 1906 г. В нем сообщалось о том, что «по причине войны сообщения морского с Владивостоком не было, а было только зимой через Якутск, Охотск, Гижигу два-три раза в зиму...» [18, л. 2—3].

Весной 1904 г. КТПО решило снабдить Командоры и Камчатку из Сан-Франциско. Оно арендовало американский грузовой пароход

«Редондо», оказавшийся совершенно непригодным для этой цели. Судно плохо двигалось при сильном встречном волнении и ветре. При ходе менее 10 узлов суточный расход угля достигал 28 т, его запасов не хватило, поэтому «Редондо» вынужден был дважды заходить за бункером в Датч-Харбор. В море у него обнаружилась значительная течь корпуса, вызвавшая подмочку части груза.

«Редондо» пришел в Петропавловск 4 мая 1904 г. На нем был доверенный КТПО барон Н. Е. фон-Брюгген, рекомендовавший Обществу «искать новый пароход, а с владельцами “Редондо” войти в соглашение по прекращению фрахтования судна». Его пришлось ставить в док и отказаться от дальнейшего использования. В начале июня 1904 г. КТПО зафрахтовало у компании «Southern Improvement» пароход «Минеола». Этот грузовик вместимостью 3 500 т был построен в Англии в 1887 г., в 1904 на нем заменили котлы. Ход судна достигал 12 узлов. Оно имело пассажирские помещения, паровой катер и грузовые шлюпки вместимостью по 6 т. Командовал пароходом опытный капитан Кирквуд [19, л. 2, 6].

Плавание возглавил уполномоченный Министерством внутренних дел начальник уезда Командорских островов Н. А. Гребницкий. Помимо основной задачи экспедиции, ему поручалось выполнение еще одной деликатной миссии — он должен был вывезти из Петропавловска ложно объявленных умалишенными уездного начальника А. П. Сильницкого и его помощника В. Р. Векентьева.

Погрузка «Минеолы» завершилась вечером 19 июня 1904 г. Она приняла 1 280 т грузов: рис, овсянку, перловку, ячмень, гречку, порох, «вино для церквей и т. п., а также дополнительные заказы для Командорских островов: как-то весла, табак, сапоги и т. д.». На следующий день судно вышло в море. 24 июня «Минеола» зашла в порт Такома за углем для предстоящего плавания (1 832 т) и снабжения Командоров (152 т в мешках). 10 июля пароход отправился из Такомы курсом на Командоры, куда пришел 14 июля [19, л. 8—11].

18 июля «Минеола» находилась в Петропавловске. Здесь она частично разгрузилась, взяла на борт Сильницкого и Векентьева с семьями и 30 июля ушла на охотское и западно-камчатское побережья. 3 августа пароход зашел в Охотск, 8 — в Явино, 11 — в Большерецк, 12 — в Облуковино. В последних пунктах выгрузиться ему не удалось: местные жители к пароходу не выехали, селения казались безжизненными. Вероятно, здесь «Минеолу» приняли за японский рейдер: недавно возле р. Озерной русские ополченцы сражались с японским десантом.

«Минеола» двинулась в Тигиль. Утром 23 августа на подходе к селению, находясь в десяти милях от берега, она налетела на подводную скалу, получив три сильных удара. В трюмы стала поступать вода. Попытки разгрузить пароход и снять его с камней не удались. К ночи его стало сильно бить о скалы. Людей пересаживали в шлюпки, в половине второго ночи 24 августа капитан и старший механик последними покинули «Минеолу». К пяти часам утра ее экипаж и пассажиры благополучно прибыли в устье р. Тигиль [19, л. 36]. Так завершилась попытка снабдить охотско-камчатское побережье в военном 1904 г.

В навигацию 1905 г. в Петропавловск 25—26 июля заходил пароход «Австралия», привезший почту и деньги для местного полицейского управления в сумме 29 175 руб. 62 коп. На нем в Петропавловск с Командоров прибыл Н. А. Гребницкий, «из рассказов коего стало известно, что “Австралия” на пути из Охотского моря в Петропавловск встретила и была освещена прожектором японского крейсера “Идзуми”» [19, л. 970]. Спустя несколько дней отряд японских кораблей в составе крейсеров «Идзуми» и «Сума» подошел к Петропавловску. Утром 31 июля 1905 г. они обстреляли Петропавловский маяк, а в 11 часов дня подошли к городу и после стрельбы высадили десант численностью до 200 чел., на время занявший город.

В результате прекращения пароходной связи с Приморьем отдаленные районы охотско-камчатского края испытывали острую нужду в продуктах и товарах первой необходимости. Возобновить нормальное снабжение региона удалось только после подписания мирного договора (Портсмутского мира), состоявшегося 5 сентября 1905 г.

По распоряжению приамурского генерал-губернатора, 18 сентября 1905 г. из Николаевска-на-Амуре и Владивостока на охотское побережье, Камчатку и Командоры вышли два транспорта Сибирской военной флотилии — «Бианка» и «Аргунь». Помимо доставки продовольствия, обоим судам было дано задание «собрать подробные сведения о заходе туда в текущую навигацию военных и частных японских судов, выяснить произведенные японцами убытки, собрать возможно полные сведения об экономических и прочих условиях жизни населения, установить, какие имеются в распоряжении местной администрации средства для борьбы с японскими хищниками...»

На «Аргунь» были погружены «пожертвованные жителям Камчатки Красным крестом и графиней Шуваловой продовольственные продукты, носильное [и] постельное белье, медикаменты — все стоимостью более пятидесяти тысяч рублей» [1, с. 259].

Экспедицию на «Аргуни» возглавил бывший петропавловский уездный начальник А. П. Сильницкий. 19 октября 1905 г. на о. Беринга он в присутствии командира транспорта и местных чиновников составил акт о злоупотреблениях Гребницкого, задерживавшего выплату жалования государственным служащим. При проверке казна островов оказалась пуста. Выданные из кассы «Аргуни» 3 000 руб. не могли покрыть образовавшихся долгов [20, л. 25—26].

После войны на российском Дальнем Востоке осталось крайне ограниченное число транспортных судов: их большую часть уничтожили или захватили японцы. В результате этого грузовые и пассажирские перевозки в регионе попали в руки иностранных компаний. В таких условиях российское правительство обратило внимание на необходимость организации более тесной связи Камчатки с материком. Это диктовалось необходимостью противостоять японской экономической экспансии и способствовать начинавшемуся подъему отечественной рыбной промышленности.

Линии, ранее обслуживавшиеся судами КВЖД, перешли в руки Восточно-Азиатского пароходства, созданного при участии иностранного капитала в 1899 г. Ему же досталось последнее судно пароходства КВЖД — «Монголия». Кроме Восточно-Азиатского пароходства в 1905 г. и начале 1906 г. Камчатку снабжали транспорты Сибирской военной флотилии.

В навигацию 1906 г. право на выполнение рейсов по охотско-камчатским линиям (так называемым «северным») от министерства торговли и промышленности получило пароходство «Русь», принадлежавшее графу Г. Г. Кейзерлингу. Оно должно было выполнить пять рейсов, из них четыре по маршруту Владивосток — Удск — Аян — Охотск — Ола — Гижига — Тигиль — Облуковино — Большерецк — Петропавловск — Усть-Камчатск — Командоры — японский порт Хакодате. Пятое плавание — на Чукотку — предусматривало заходы в Петропавловск, Усть-Камчатск, Карагу, Корф, Анадырь, б. Провидения, б. Лаврентия, м. Дежнева и на о. Беринга.

В 1906 г. правительство выделило «Руси» 215 тыс. руб. [21, с. 28]. Пароходству предоставлялось право выполнения рейсов на фрагованных иностранных судах. Оно использовало на охотско-камчатском берегу три норвежских парохода. Первый из них — «Опланд» — совершил два плавания, начавшихся 10 июня и 3 августа, второй — «Михаил Ибсен» — одно с 28 июня, и третий — «Дагейд» — также одно, в которое он отправился 14 июля. Чукотку в 1906 г. обслуживал

зафрахтованный Г. Г. Кейзерлингом русский военный транспорт «Матильда», сделавший один рейс, начавшийся 15 июня [16, с. 122].

Кроме названных выше компаний, поддержание интересов России в тихоокеанских водах должно было обеспечить созданное в конце 1905 г. национальное «Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Востоке». Ему в апреле 1906 г. передали восемь транспортов Сибирской военной флотилии. В 1907 г. правительство в лице Министерства торговли и промышленности заключило с новым судоходным предприятием контракт, которым оно обязывалось выполнить пять рейсов по Охотскому и Беринговому морям.

Его суда должны были обходить охотско-камчатское побережье по маршруту Владивосток — Хакодате — Удск — Аян — Охотск — Ола — Гижига — Тигиль — Облуковино — Большерецк — Петропавловск — о. Беринга — Усть-Камчатск — Карага — Корф — Анадырь — б. Провидения — б. Лаврентия — м. Дежнева — Ном (Аляска). Субсидии «Товариществу...» на поддержание судоходства в охотско-камчатских водах в 1907 г. составили 200 тыс. руб. В эту навигацию здесь работали его пароходы «Енисей», «Днепр», «Усури» и «Амур».

Товарищество сохранило прошлогодние рейсы компании Г. Г. Кейзерлинга, сделав дополнительными пунктами захода Уку, Воровское, Ямск, Уэлен, Уныин, о. Иттыгран. Несмотря на поддержку правительства, его деятельность оказалась убыточной. В среде учредителей возникли конфликты, несколько судов потерпели аварии. В марте 1908 г. все охотско-камчатские рейсы были переданы ДФ [16, с. 104—106].

Таким образом, отечественное пароходное сообщение в охотско-камчатских водах в течение 1906—1910 гг. поддерживалось следующими компаниями:

— в 1906 г. — пароходством «Русь» Г. Г. Кейзерлинга при правительственной поддержке в размере 215 тыс. руб.;

— в 1907 г. — «Товариществом пароходных предприятий на Дальнем Востоке» с субсидией в 200 тыс. руб.;

— в 1908—1910 гг. — ДФ при субсидии за три года 859 тыс. руб.

Помимо них, на Камчатку совершали рейсы суда частных компаний, в частности, наследника РТКП — «Камчатского торгово-промышленного общества», располагавшего шхуной и пароходом.

С 1908 г. главным снабженцем Камчатки стал ДФ. За первые три года деятельности (1908—1910 гг.) он выполнил по северным линиям 28 рейсов: 1908 г. — 6, 1909 г. — 9, 1910 г. — уже 13. На них работали фрахтованные иностранные пароходы [21, прил., с. 27—28].

Если в 1908 г. ДФ перевез 800 промысловых рабочих и 1 700 т груза, то в 1909 г. — 1 762 чел. и 6 210 т, а в 1910 г. — уже 2 709 чел. и 7 456 т [8, с. 121]. Как видно, количество рейсов за столь короткий период более чем удвоилось, число перевезенных рабочих выросло в три с лишним раза, а масштаб грузоперевозок увеличился в 4,38 раза. Это было связано, во-первых, с образованием в 1909 г. самостоятельной Камчатской губернии, повлекшим увеличение количества доставляемых на полуостров грузов административного характера, а во вторых, — с развитием камчатской рыбопромышленности.

Так как фрахтованные «иностранцы» не подходили к работе в северных условиях, российское правительство потребовало, чтобы ДФ приобрел собственные суда, пригодные для плавания во льдах. В 1909 г. ДФ купил в Германии грузопассажирские пароходы «Тула» и «Кишинев», в 1911 г. в Англии — «Курск» и «Могилев». Затем в его состав вошли «Сишан», «Колыма», «Ставрополь», большие пароходы «Яна» и «Индирика» длиной 94,5 и шириной 11,6 м с грузоподъемностью 2 176 т. Новые суда были приспособлены для работы на дальневосточных линиях. Их приписали к Владивостоку и укомплектовали экипажами, состоявшими из местных жителей.

При составлении рейсов на Камчатку ДФ стремился учесть как интересы местного населения и администрации, так и русских рыбопромышленников, постепенно расширявших свое присутствие в камчатских водах. Совместить эти противоречивые потребности было весьма сложно. Это приводило к возникновению неурядиц, заключавшихся в запаздывании в доставке на рыболовные участки грузов и рабочих, их несвоевременном осеннем вывозе, оставлении части заготовленной продукции на промыслах на зиму, невозможности вовремя снабдить местное население продуктами и трудностях в организации сообщения между населенными пунктами побережья.

Их причинами являлись:

- отсутствие у ДФ достаточного количества собственных судов;
- неустойчивость погоды на охотско-камчатском побережье, особенно осенью;
- сложные условия погрузо-разгрузочных работ в местах остановок пароходов из-за отсутствия удобных якорных стоянок;
- плохое техническое состояние значительной части фрахтуемых иностранных судов.

Все это свидетельствовало, с одной стороны, о желательности увеличения числа охотско-камчатских рейсов и работающих на них

судов, а с другой — о необходимости постановки на северные линии отечественных пароходов, специально приспособленных для работы на необорудованном побережье. Иначе, по мнению П. Ф. Унтерберге-ра, «согласовать интересы местного населения Камчатской области с интересами рыбопромышленников при настоящем количестве рейсов будет весьма трудно. Для этого необходимо или участить рейсы, или для обслуживания рыболовных участков поставить особые пароходы... Во всяком случае, срочность почтово-пассажирского сообщения с отдаленными северными уездами составляет необходимое условие для их промышленного развития» [21, с. 203].

В марте 1911 г. правительство установило ДФ на год общую протяженность рейсов по северным линиям в 55 000 миль. Тем не менее, удовлетворить все потребности отечественных рыбопромышленников в этом сезоне вновь не удалось. Возможные пути решения стоявших перед ними проблем активно обсуждались на съезде, проходившем в ноябре 1911 г. во Владивостоке. Съезд ознакомился с четырьмя проектами расписания рейсов судов ДФ по северным линиям на предстоящую навигацию 1912 г. В их число входили:

- предложенный камчатской администрацией;
- выработанный совещанием рыбопромышленников при владивостокском биржевом комитете;
- составленный владивостокским морским обществом;
- представленный председателем комитета морского общества капитаном первого разряда К. Н. Гертнером.

Последний проект был снят с обсуждения самим автором. Три оставшихся изучала комиссия под руководством начальника владивостокского торгового порта барона Г. Н. Таубе. По ее заключению, некоторые предложения «не всегда считаются с теми силами и средствами, которые находятся в распоряжении ДФ». Таубе предложил разработать два проекта: первый, полностью удовлетворявший интересы рыбопромышленников, второй — учитывающий возможности ДФ.

Предприниматели полагали, что нужен один проект, благоприятствующий как подъему отечественной промышленности, так и требующий развития хозяйства ДФ: «Если правительство считает необходимым способствовать развитию дальневосточной рыбопромышленности, невозможно останавливаться на существующем положении, невозможно оставить средства флота в их теперешнем виде» [5, с. 7—8]. Они заявляли, что расписание, предложенное камчатской администрацией, их совершенно не устраивает. Администрация намеревалась

превратить Петропавловск в центральный пункт, из которого начинались бы все рейсы по побережью. Сюда также должны были свозиться и все грузы с рыбалок, где их предполагалось перегружать на пароход срочного рейса, ежемесячно отправлявшийся во Владивосток.

Опасения промышленников вызывали удорожание рыбопродукции за счет ее перевалки в порту, ориентировочно могущее составить 10 коп. за пуд, дополнительные расходы на возможную порчу или утрату груза и его тары, отсутствие в Петропавловске подходящих складов и крайне недостаточное техническое оснащение местного порта. Еще одно опасение было связано с тем, что при заходе в Петропавловск можно было потерять часть, если не всех завербованных рабочих, «на перевозку которых они затратились и которые зачастую их в Петропавловске оставляют, будучи переманиваемы другими лицами». Одним словом, предприниматели подозревали, что, «по-видимому, камчатский губернатор желает сделать из Петропавловска столицу Камчатки за счет средств рыбопромышленников, на что они ни в коем случае согласиться не могут» [5, с. 45].

Малое число парходов ДФ, заставлявшее обслуживать каждым из них протяженный участок побережья, удлиняло рейсы и время нахождения пассажиров и грузов в пути. Последнее нередко достигало полутора месяцев. В связи с этим при обсуждении проектов расписаний замечания были сделаны по отношению к трем рейсам: первым весеннему западно-камчатскому и осеннему восточно-камчатскому, а также последнему осеннему западно-камчатскому.

Первый весенний западно-камчатский рейс из-за своей большой протяженности был неудобен промышленникам, следовавшим на север. Второй также вызывал сомнения своей продолжительностью и невозможностью принять все грузы с обходных парходом рыбалок. Третий, приходившийся на начало осенних штормов, был небезопасен для людей, судов и грузов. Тем не менее, его решили сохранить как увеличивающий продолжительность сезона (в это время заканчивался ход кижуча), и как резервный — в случае невозможности вывезти всю заготовленную продукцию на парходах предыдущих рейсов.

В итоге на 1912 г. было установлено 17 рейсов общей продолжительностью 890 суток, почти на 41 % превышающей показателя 1911 г., (приложение 1.3). На линии выставались девять парходов, которым предстояло пройти 68 505 миль. К перевозкам привлекались, помимо собственных судов ДФ, три фрахтованных пархода. Продолжительность рейсов и распределение эксплуатационного времени судов (обо-

значенных литерами «А», «Б» и др.) на ходу и на стоянках характеризует табл. 1.1 [5, с. 54].

Таблица 1.1

Судно	Рейс	Продолжительность, сут.		
		всего	на ходу	стоянка
А	Первый камчатский	47	33	14
Б	Первый весенний западно-камчатский	68	41	27
В	Второй весенний западно-камчатский	63	28	35
Г	Первый весенний восточно-камчатский	44	24,5	19,5
Д	Второй весенний восточно-камчатский	43	25	18
Е	Первый чукотско-анадырский	64	36,5	27,5
А	Первый северо-восточный охотский	47	25,5	21,5
Ж	Юго-западный охотский	48	21,5	26,5
В	Второй летний западно-камчатский	51	23,5	27,5
Д	Первый летний западно-камчатский	42	21,5	20,5
Г	Первый осенний восточно-камчатский	66	30,5	35,5
Е	Второй чукотско-анадырский	72	38,5	33,5
А	Осенний северо-восточный охотский	60	27,5	32,5
И	Последний осенний западно-камчатский	66	30	36
З	Второй осенний восточно-камчатский	40	19	21
Ж	Осенний западно-охотский	48	20,5	27,5
Е	Прямой петропавловский	21	18	3
Итого:	17	890	464	426

Из девяти пароходов два делали за навигацию по три рейса, четыре — по два и три остальных — по одному. Почти половина их эксплуатационного времени (47,9 %) затрачивалась на стоянки в многочисленных местах погрузки и выгрузки. Фактически за 1912 г. суда ДФ прошли более 80 000 миль, перевезли 5 346 пассажиров и 13 000 т грузов.

Острая нехватка судов требовала особо тщательного планирования плаваний. Однако порой этому не уделялось должного внимания. Так, в первый весенний западно-камчатский рейс 1911 г. один из пароходов грузоподъемностью 2 600 т отправился порожняком, имея на борту всего лишь 25 т груза и 25 рыбаков [5, с. 53].

Еще одним обстоятельством, осложнявшим работу судов ДФ на охотско-камчатском побережье, было отсутствие здесь промежуточных угольных станций, то есть складов твердого топлива. Грузоподъемность пароходов составляла 2 000—2 800 т. Емкость их угольных ям, в среднем, равнялась 300 т. С учетом того, что среднесуточный расход угля достигал на ходу 23, а на морской стоянке с грузовыми операциями — 6 т, для проектируемых 17 рейсов его требовалось 13 228 т.

Угольные ямы пароходов могли вместить только 5 100 т. Остающиеся 8 128 т, то есть, в среднем, по 478 т на каждое судно, следовало разместить в трюмах, снизив тем самым их полезную грузоподъемность на 17—24 % [5, с. 59]. Наличие угольных станций позволило бы наполовину уменьшить количество топлива, принимаемого пароходами во Владивостоке, что было эквивалентно выставлению на грузоперевозки двух дополнительных судов. Одновременно это могло улучшить не только экономические показатели работы флота, но и его безопасность в условиях большого удаления от основной базы.

ДФ, обслуживая камчатские рейсы, нес значительные убытки, вызванные небольшим товарооборотом в области с малочисленным населением. Для их покрытия правительство выдавало субсидии, размер которых увеличивался из года в год, следуя за ростом числа рейсов и длительности плавания. Так, если в 1907 г. субсидия составляла 200 тыс. руб., то к 1917 г. она выросла до 444,6 тыс. За этот период протяженность рейсов увеличилась с 28 300 до 87 600 миль [22, с. 11].

ДФ, не имевший достаточно собственного тоннажа, активно использовал иностранные пароходы. По свидетельству Б. Горовского, он «фрагтует суда, буквально какие попадутся; вследствие этого создается то положение, что суда оказываются крайне неудобными для северных рейсов. Лишь пароходы “Чинтуфу” и “Цинанфу” более или менее удовлетворяют тем требованиям, которые предъявляются условиям плавания и обслуживания наших берегов.

Развозя по побережью все рыбалки, пароход должен везти и много груза и много пассажиров. За исключением названных двух пароходов, все остальные представляют собой тип обычного грузовика, совершенно не рассчитанного на перевозку 40—50 пассажиров каютных и до 400 палубных. Вследствие этого грязь и полный хаос царят на пароходах невообразимые. А к этой картине надо прибавить отчаянное пьянство среди палубных пассажиров... Сколько раз мне ни приходилось бывать на пароходах северных рейсов, всегда они производили самое отталкивающее впечатление полным отсутствием какого-либо намека на порядок» [23, с. 89].

Аналогичную картину в 1909 г. нарисовал П. Крынин: «Пароходы не отличаются ни правильностью срочных рейсов, ни удобствами для пассажиров, от которых приходится слышать жалобы на тесноту каютных помещений, недостаточную чистоту и порядок, плохой стол и т. д. Палубная и машинная команды на этих пароходах обычно китайцы, реже японцы» [23а, с. 17].

С 1 по 12 августа 1909 г. Петропавловск посетили фрахтованные норвежские пароходы «Варг», «Антунг» и «Тунгус». В 1910 г. в порт заходили «Стандарт» и «Варг», в 1911 г. — «Тордис» и «Цинаньфу», в 1912 г. — «Варг», «Цинаньфу», «Чинтуфу», «Ейгер» [24, л. 56].

Быстрое развитие рыбной промышленности показало, что четырех отечественных судов, вступление в строй которых ДФ ожидал в 1913 г., будет недостаточно. Еще в 1911 г. рыбопромышленники ходатайствовали «об увеличении числа этих пароходов до десяти, причем, если сооружение собственных пароходов к 1913 году окажется для Добровольного флота невозможным, то разрешить ему на один год фрахтование необходимого дополнительного числа иностранных пароходов с тем, чтобы к 1914 году он уже имел собственные десять пароходов» [5, с. 23].

5 апреля 1913 г. был подписан закон, обязывавший ДФ обслуживать все дальневосточные маршруты исключительно собственными пароходами, построенными в России. В этом же году на Невском заводе в Санкт-Петербурге закончилось строительство шести новых судов («Астрахань», «Симферополь», «Томск», «Тверь», «Тобольск», «Эривань»), получивших название «Невские». При длине 100 и ширине 12,2 м они имели грузоподъемность по 1 680 т и скорость хода 10 узлов. Их постройка, осуществленная при государственной поддержке, обошлась в 1,9 млн руб. Пароходы, укомплектованные отечественными экипажами, в этом же году вышли на северные линии.

Так как количество грузов, доставляемых в Петропавловск и вывозимых с побережья, быстро росло, то уже на следующий год выяснилось, что предназначенные специально для Камчатки «невские» пароходы «оказались не отвечающими своему назначению, и в навигацию текущего года (1914. — С. Г.) Добровольный флот послал в область часть судов в пять и шесть тысяч тонн» [25, л. 72].

До 1909 г. пароходы ДФ совершали так называемые «круговые» рейсы. Весной один из них выходил из Владивостока в Петропавловск, а затем шел на западное побережье Камчатки. Назад во Владивосток он возвращался, обходя охотское побережье. Другое судно вначале двигалось вдоль охотского побережья, затем огибало западный берег Камчатки и заходило в Петропавловск, из которого следовало обратно во Владивосток. Продолжительность кругового рейса, в среднем, составляла 63 дня. В таком же порядке совершались осенние плавания. Снабжение самых отдаленных районов края осуществлялось специальными «чукотско-анадырскими» и «колымскими» рейсами.

С 1909 г. кроме «круговых» рейсов, появились отдельные, получившие название «береговых»: восточно-камчатский, западно-камчатский и охотский. Их средняя продолжительность уменьшилась до 47 суток. Однако береговые рейсы не связывали между собой оба побережья Камчатки и были удобны только для рыбопромышленников. Неудачно составленное расписание сдерживало рост грузо- и пассажироперевозок. Оно не предусматривало связи населенных пунктов побережья с областным центром, что затрудняло доставку товаров и значительно увеличивало их стоимость. Интересы ДФ сосредоточивались, в основном, на обслуживании нужд рыбной промышленности, в жертву которой приносились другие потребности области.

В 1912 г. камчатская администрация получила собственное разъездное судно — яхту «Адмирал Завойко», которое ввиду своей незначительной грузоподъемности не могло удовлетворить ни ее потребностей, ни тем более нужд населения области. Поэтому в 1915 г. ДФ ввел ежегодный добавочный, так называемый «административный», рейс. Выделенный для него пароход выходил из Владивостока в начале июня и шел по маршруту Владивосток — Охотск — Тауйск — Ола — Яна — Пахачи — Гижига — Каменское — Палана — Тигиль — Хайрюзово — Ича — Облуковино — Коль — Кихчик — Большерецк — Гольгино — Петропавловск. Возвращался он во Владивосток в середине августа [8, с. 149].

Число рейсов судов ДФ на Камчатку в 1909 г. возросло вдвое по сравнению с 1906 г., а к 1917 г. оно вновь удвоилось [22, с. 12]. За десять лет в несколько раз выросло количество посещаемых его пароходами пунктов побережья, так как увеличилось число арендуемых рыболовных участков. Количество же заходов в населенные пункты области заметно не изменилось. Зато существенно выросло число заходов на главный рыбный рынок северной Японии — порт Хакодате. Здесь приобреталась основная масса снаряжения и вербовалась рабочая сила для камчатских промыслов.

Помимо увеличения числа рейсов, на повестку дня встал вопрос о продлении времени навигации: «...пароходные сообщения должны быть учащены и поддерживаться в продолжение всей навигации, которая по состоянию льда в Авачинской губе может быть свободно продлена до декабря и возобновлена в марте месяце» [21, с. 253]. К концу 1910-х гг. суда ДФ заходили в Петропавловск в конце ноября и в декабре, а первое зимнее плавание сюда состоялось в январе 1922 г.

В начале первой мировой войны (1914 г.) большая часть пароходов ДФ работала на северных линиях. В 1915 г. русские дальневос-

точные морские линии обслуживались следующим количеством судов, принадлежавших разным владельцам, табл. 1.2 [26, с. 217].

Таблица 1.2

Судовладелец	Кол-во судов	Вместимость, т	
		полная	чистая
Добровольный флот	14	34 220	19 089
Г. Г. Кейзерлинг	5	5 259	3 031
С. Грушецкий	1	2 349	1 415
Прочие	29	5 344	2 902
Всего:	49	47 172	26 707

В феврале 1916 г. в состав ДФ на основании правительственного решения о введении военно-судовой повинности вошли частные суда и пароходы казенных ведомств. В результате этого через год, к февралю 1917 г., его численность была доведена до 44 единиц [16, с. 157].

На протяжении первой половины 1910-х гг. отечественные товаро-пассажирские пароходы, в среднем, ежегодно делали следующее количество заходов в основные пункты Охотско-Камчатского края: в Петропавловск — 31, в Охотск — 3, в Усть-Камчатск и Большерецк — по 5, в Гижигу — 3, на о. Беринга и м. Дежнева — по 2, столько же в б. Провидения и Ново-Марьинск (Анадырь) [4, л. 175].

В это время прибытие в Петропавловск парохода из-за пределов области являлось для горожан заметным событием. Вот как один из них описывал встречу первого судна осенью 1916 г.: «Наконец после двухмесячного перерыва в навигации я заметил черный дымок на горизонте... Спешу в город, хочу попасть на пристань. Не удается. Сонный доселе город преобразился. Улицы запружены Бог весть откуда появившейся публикой... Пристань декорирована по случаю прибытия высокопоставленных особ. Вот пароход причалил к пристани. Хор учащих грянул подобающий встрече гимн... Публика устремилась на пароход. Пошли объятия, поцелуи... Радостный порыв встречи родственников и знакомых захватывает и меня... После получасовой давки палуба парохода вдруг опустела... Замечается качка...» [27, № 700].

Впрочем, картина не всегда была столь идиллической. Так, летом и осенью 1907 г. в Петропавловске было неспокойно. Военный транспорт «Шилка» привез сюда из Владивостока партию безработных. С их появлением в городе «начались безобразия и буйства, наводившие панику на обывателей». Вскоре на пароходе «Усури», принадлежавшем «Товариществу пароходных предприятий на Дальнем Востоке», выполнявшем анадырский рейс, из Караги приехали 36 рыбаков, устроивших

в городе форменный террор. Они «начали вламываться в частные дома и едва не прирезали дежурного по городу казака».

Уездный начальник решил навести порядок. Он собрал городских домовладельцев, «объяснил им положение, и домовладельцы, вооружившись винчестерами и револьверами, отправились на пароход во главе с уездным начальником и десятью вооруженными берданками казаками, и предупредили рабочих, что при повторении безобразий и насилий виновные будут арестованы». Спокойствие в городе было восстановлено [28, л. 24 об.—25]. Вскоре подобные беспорядки стали невозможны: в Петропавловске появилась жандармская команда.

Всего за 1916 г. по северным линиям был выполнен 21 рейс. В сентябре и октябре 1916 г. Петропавловск посетили семь судов, все они являлись отечественными, а пять принадлежали ДФ, табл. 1.3.

Таблица 1.3

Дата прибытия*, название судна	Дата ухода, название судна
10 сентября, «Ставрополь», «Тобольск» из Владивостока	11 сентября, «Ставрополь» во Владивосток
19 сентября, «Эривань»	23 сентября, «Симферополь» во Владивосток
22 сентября, «Симферополь»	24 сентября, «Тобольск» во Владивосток
22 сентября, «Тобольск»	25 сентября, «Эривань» на Командорские острова
22 сентября, шхуна «Дагестан»	4 октября, «Эривань» во Владивосток
2 октября, «Эривань» с Командорских островов	9 октября, «Адмирал Завойко» в Асачу
12 октября, «Адмирал Завойко» из Асачи	20 октября, «Адмирал Завойко» во Владивосток
Итого: прибыло 7 судов (5 — ДФ)	Итого: ушло 7 судов (5 — ДФ)

* Все даты по старому стилю.

Осенние рейсы вдоль камчатских берегов были весьма опасны. Сильный шторм, разыгравшийся 10 сентября 1916 г. на западном побережье, выбросил на берег два больших японских парохода: в 12 верстах севернее устья р. Большой — «Михо-Мару», который поставило на сушу на ровный киль, и судно компании «Ниппон Кузен Кайша». Кроме них, на берегу оказались несколько японских шхун [27, № 658, 666]. Отечественные суда от стихии не пострадали.

В последний рейс из Владивостока в Петропавловск в 1916 г. должен был выйти пароход ДФ «Индибирка». Сперва отплытие намечалось на 2 ноября, но позднее его перенесли на 20 число [27, № 700].

В начале первой мировой войны русское правительство ввело в стране сухой закон. Особое значение он имел для отдаленных окраин

империи, где повальное спаивание коренного населения, угрожавшее самому его существованию, в корыстных целях практиковали некоторые иностранные и отечественные предприниматели.

На местах в рамках реализации антиалкогольной политики принимались дополнительные меры. Так, 16 июля 1916 г. приамурский генерал-губернатор подписал обязательное постановление о запрете домашнего приготовления спиртных напитков. Оно же разрешало продажу спиртосодержащих жидкостей (политуры, лака, древесного спирта) только торговым предприятиям, имевшим на это специальное разрешение, ведшим книги учета их прибытия и расхода.

15 апреля 1917 г. всероссийское Временное правительство подтвердило предшествующие законодательные акты, внося в них изменения. Однако положение дел в этой области на практике менялось мало.

В конце мая 1917 г. областной комиссар Временного правительства К. А. Емельянов докладывал в Хабаровск краевому комиссару о неблагоприятной ситуации с доставкой на полуостров алкоголя. Большая прибыль, получаемая при обмене спиртного на пушнину, привлекала многих коммерсантов, пытавшихся незаконно провозить на Камчатку спирт. «Из Хакодате ввозится японцами, русскими масса спиртных напитков... Начальник милиции производил осмотры помещений на пароходах. Обнаруженные спиртные напитки, водку, спирт, пиво, виноградные вина [он] уничтожает на глазах всех... На “Астрахани”, например, уничтожено одной водки свыше двух тысяч бутылок. По сведениям, спиртные напитки в Хакодате грузятся ночью из шлюпок через иллюминаторы парохода».

Емельянов предлагал отправлять на пароходах ДФ, заходивших в Японию, владивостокских милиционеров, обязанностью которых должно было стать не только поддержание порядка, но и пресечение проникновения на суда спиртного. Кроме этого, он полагал необходимым «довести до сведения пассажиров, служащих парохода, что все напитки, содержащие спирт, в том числе пиво и виноградные вина, — без разрешительного свидетельства будут в Камчатской области уничтожаться, все помещения парохода, выгружаемый багаж — осматриваться. Без таких крайних мер борьба с водворением спирта, по моему мнению, невозможна».

Областной комиссар просил у краевых властей разрешения издать постановление о привлечении «лиц, уличенных в нетрезвом состоянии», в воспитательных целях к работам по благоустройству города [29, л. 1—5, 10]. В июне 1917 г. появилось его обязательное

постановление, главные положения которого соблюдались и в последующие годы, несмотря на смену в стране и области правящих политических режимов.

Расписание движения судов ДФ по северным линиям в 1917 г. существенно не отличалось от прошлогоднего. Отправка из Владивостока первого парохода на Камчатку намечалась на 24 марта, второго — на 10 мая. С ними из Хакодате на полуостров должны были выехать несколько японских купцов с товарами для местного населения. Первое частное судно — шхуна «Бельведер», принадлежавшая торговому дому «Гиббард, Свенсон и К^о», — ожидалось в Петропавловске между 15 и 25 марта [30, № 783].

21 июля из Владивостока в Петропавловск направился пароход ДФ «Индиگیرка» с грузом в 26 000 пудов. Он прибыл на место назначения 27 июля. 23 июля в Петропавловск вышла «Тверь», имевшая на борту 16 000 пудов продовольствия и товаров. Обходя побережье Камчатки, эти суда брали среди прочих пассажиров депутатов Первого областного съезда. Им, по договоренности с правлением ДФ, проезд предоставлялся бесплатно [30, № 894—898].

Часть доставленных продуктов на сумму около 10 тыс. руб. областной продовольственный комитет 29 июля отправил на яхте «Адмирал Завойко» на Командоры, о. Карагинский и в Кичигу. При разгрузке в районе Усть-Камчатска катер «Твери» потерпел аварию. Это вынудило пароход 9 августа вернуться в Петропавловск на ремонт. Через сутки «Тверь» вновь взяла курс на восточный берег Камчатки. Вместе с ней порт покинула «Астрахань», шедшая чукотско-анадырским рейсом [30, № 910—911].

Летом 1917 г. «круговой» рейс выполняла «Эривань», заходившая в Петропавловск 30 августа. В сентябре и октябре западное и восточное побережья обходили «Адмирал Завойко», военный транспорт «Якут», пароходы ДФ «Индиگیرка», «Сишан», «Яна», «Симферополь» и «Ставрополь». В Большерецке «Колыма» сняла с промыслов рыбаков и заготовленную рыбопродукцию.

11 сентября из Владивостока отправился пароход «Индиگیرка» с грузом в 10 000 пудов. Утром 14 сентября в Петропавловск зашел «Ставрополь», возвращавшийся из полярного рейса к устью р. Колымы. Им командовал Г. М. Гросберг. На судне во Владивосток везли двух живых белых медведей и двух лисиц [30, № 936].

В сентябре команда «Якута» выполнила небольшой ремонт памятного креста, установленного командой военного транспорта «Шилка»

в 1910 г. в честь казака С. Дежнева на одноименном мысу. 19 сентября на «Якуте», стоявшем в петропавловском порту, состоялся матросский вечер, который посетило много горожан [30, № 940, 941].

26 сентября в порт зашел пароход «Астрахань», шедший из чукотско-анадырского рейса. На нем вернулся из поездки представитель краевого комиссара А. А. Борисоглебский. Помимо отечественных населенных пунктов, «Астрахань» заходила на Аляску в порт Ном, где погрузила продовольствие, ружья и патроны, предназначенные для населения Чукотки. На обратном пути она проследовала в Усть-Камчатск, но забрать там всю заготовленную рыбопродукцию не смогла из-за разыгравшегося шторма. После ее ухода на промыслах остались 38 000 ящ. консервов и 39 000 пудов рыбы в бочках [30, № 946].

13 сентября 1917 г. из Петропавловска во Владивосток ушел «Симферополь», на котором в действующую армию выехали 25 солдат местной воинской команды. Членам семей призываемых в армию, желающим выехать с Камчатки, вручались удостоверения на право бесплатного проезда на пароходах ДФ. Выдавать их 27 сентября 1915 г. распорядился губернатор Н. В. Мономахов, уполномочивший заниматься этим начальника Петропавловского уезда. Расчеты с флотом затем производила губернаторская канцелярия. В 1917 г. этот порядок сохранялся, но за проезд семей военнослужащих теперь расплачивалась областная казна [31, л. 1].

После ухода «Ставрополя» по городу распространилось известие о том, что он вывез «три воза муки». 19 сентября местная газета, опровергая этот слух, сообщала, что «продовольственная управа доводит до сведения граждан, что на вывоз муки во Владивосток разрешение управой не выдавалось, и по наведенным справкам оказалось, что действительно на пристань было привезено для погрузки на пароход «Симферополь» несколько возов груза в белых мешках, но это была не мука, а почтовые посылки, упакованные в белые мешки» [30, № 935, 938]. Этот факт свидетельствовал о напряженном состоянии с продовольствием, сложившемся в областном центре.

Спустя месяц, 10 октября областная продовольственная управа приняла постановление, запрещающее булочным и кондитерским выпекать и продавать кондитерские изделия «всех сортов, а также и саяк (французские булки), за исключением весового хлеба белого и черного» [30, № 952]. В ноябре могло наступить некоторое улучшение положения с продуктами: в середине месяца в Петропавловске ожидался пароход ДФ с «40 000 пудами груза продовольственной управы для

продажи и распределения такового среди населения области». Информация о том, что пароход (им стала «Тверь») 1 ноября направился в Петропавловск, дошла сюда спустя четыре дня [30, № 962].

«Тверь» пришла в Авачинскую губу 11 ноября. На ней прибыло около сотни солдат — пополнение для местной воинской команды. Значительная их часть была настроена пробольшевиcтски. Среди солдат находился пользовавшийся большим авторитетом, хорошо знавший камчатские условия И. Е. Ларин, летом 1917 г. вступивший во Владивостоке в РКП(б). Впоследствии он сыграл значительную роль в советизации Камчатки и стал одним из ее руководителей.

Приход «Твери» явился своеобразным предтечей гражданского протостояния: он существенно изменил общественную ситуацию в Петропавловске. До этого здесь имелся только один большевик — А. С. Олейник. Теперь же возник солдатский комитет, а на его основе — в декабре 1917 г. — городской Совет рабочих и солдатских депутатов. Его председателем стал Ларин. Одновременно в городе действовал придерживавшийся буржуазно-демократических взглядов областной комитет, избранный в июле 1917 г. Им руководил А. А. Пурин.

Доставленные «Тверью» продукты несколько разрядили обстановку со снабжением. В преддверии наступающих новогодних и рождественских праздников продовольственная управа 20 декабря 1917 г. приняла следующее постановление: «1) Разрешить местным кондитерским выпечку кондитерских изделий на время праздников с 24 декабря по 7 января 1918 г. 2) Выдать гражданам к празднику Рождества Христова единовременные добавочные карточки на сахар по четыре фунта на одно лицо» [30, № 981].

Всего в 1917 г. на заготовку продовольствия для населения область получила ссуду в размере 500 тыс. руб.

Интенсивность движения судов ДФ в камчатских водах в июле — августе 1917 г. может быть охарактеризована количеством судов, заходивших в Петропавловск, табл. 1.4 (составлена по сведениям [30]).

Таблица 1.4

Дата прибытия*, название судна	Дата ухода, название судна
3 июля, «Тверь»	2 июля, «Яна»
4 июля, «Ставрополь», «Тобольск»	4 июля, «Тверь»
6 июля, крейсер «Командор Беринг»	6 июля, «Ставрополь»
8 июля, «Астрахань»	9 июля, «Астрахань»
16 июля, «Командор Беринг»	25 июля, «Командор Беринг»
27 июля, «Индибирка»	29 июля, «Адмирал Завойко»
30 июля, «Тверь»	

Дата прибытия*, название судна	Дата ухода, название судна
9 августа, «Тверь»	10 августа, «Астрахань», «Тверь»
16 августа «Яна», «Адмирал Завойко»	18 августа, «Яна»
25 августа, «Командор Беринг»	
29 августа, «Симферополь», «Эривань»	
Итого: прибыло 14 судов (10 — ДФ)	Итого: ушло 9 судов (7 — ДФ)

* Все даты по старому стилю.

В 1917 г. суда ДФ выполнили наибольшее количество рейсов — 24. В 1918 г. и в последующие годы их число существенно сократилось, а движение пароходов из-за отсутствия правительственных субсидий стало носить случайный характер. В этот период связь губернии с материком обеспечивалась единичными пароходами, фрахтуемыми рыбопромышленниками. Большая часть перевозок между населенными пунктами побережья обеспечивалась иностранными судами: японскими, в меньшей степени — американскими и канадскими (английскими) [4, л. 60].

1.2. СУДОХОДСТВО И РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

С начала XX в. ведущее место в экономике Охотско-Камчатского края заняла рыбная промышленность. Ее развитие в значительной мере сдерживалось оторванностью региона от основных российских рынков сбыта, отсутствием достаточного количества местного трудоспособного населения, резко выраженной сезонностью промыслов и недостатком у отечественных промышленников оборотных средств. Эти обстоятельства предопределили сильное иностранное влияние на работу камчатских рыбных промыслов. В первую очередь их деятельность зависела от японских кредитов и судов, перевозивших рабочих и промысловые грузы.

С целью привлечения в дальневосточные воды отечественных промышленников, российское правительство в начале 1910-х гг. предприняло ряд мер. 21 июня 1910 г. был принят закон о порядке сдачи в аренду речных рыболовных участков. В соответствии с ним, русские подданные имели право арендовать на двенадцать лет все реки Охотско-Камчатского края на льготных условиях. Кроме аренды с уменьшенной платой, они пользовались еще двумя видами государственной поддержки: пониженными тарифами на перевозку рабочих пароходами ДФ и на доставку рыбы и икры по железной дороге.

Стимулировать рост отечественной рыбопромышленности и развитие морского транспортного флота могли меры по снижению численности иностранных судов, работавших в русских дальневосточных во-

дах. В мае 1888 г. правительство на десятилетний срок дало право приамурскому генерал-губернатору разрешать фрахт иностранных плавсредств для прибрежного плавания. Как показало время, это не способствовало развитию отечественного судоходства. В последующие годы неоднократно возбуждался вопрос о прекращении иностранного каботажного, но ввиду большого недостатка отечественных судов решить его сразу и однозначно не было никакой возможности.

В результате «приходилось прибегать к компромиссам, предоставляя власти генерал-губернатора в исключительных случаях давать отдельные разрешения пользоваться для каботажных рейсов иностранными пароходами с взиманием с них установленной еще в 80-х годах каботажной пошлины». Полный запрет иностранного каботажного в таких условиях мог вызвать «потрясения в торговле, которые отразятся более или менее чувствительно на потребителях» [21, с. 204—205].

После русско-японской войны, когда со всей очевидностью стала ясна необходимость развития отечественного морского транспорта, ограничение в использовании иностранных судов на местных линиях было установлено законодательно. Тогда же начали действовать новые правила взимания каботажного сбора. Широко практиковавшееся до этого «допущение иностранного флага в местном каботажном» теперь представлялось мерой, тормозившей развитие отечественного флота, ибо этим «начавшееся развитие русского торгового флота будет остановлено в самом начале отнятием у русских судов главного в здешних краях груза — рыбных товаров» [5, с. 16].

Впрочем, 20 октября 1909 г. правительство вновь допустило иностранный каботаж на период до 1 октября 1913 г. Спустя год это разрешение было отменено особым распоряжением Государственной думы [8, с. 131].

Послевоенные мероприятия по развитию отечественного судоходства в дальневосточных водах сводились:

- к ограничению иностранного каботажного;
- к возрастанию численности пароходов ДФ;
- к установлению правительственных субсидий русским судовладельцам, компенсирующим разницу в стоимости эксплуатации отечественных и иностранных судов;
- к постепенному увеличению количества частных русских судов.

Для желающих заняться постройкой каботажных плавсредств устанавливались льготы, такие, как бесплатный отпуск леса и предоставление ссуд [21, с. 205]. Правила выдачи ссуд Министерство торговли и про-

мышленности утвердило в феврале 1912 г. Они давались на срок до двадцати лет в размере до 2 000 руб. под 3,8 % годовых.

Самому ДФ, ввиду недостатка у него пароходов, пока разрешалось фрахтовать иностранные суда, однако по заявлению управляющего делами флота на Дальнем Востоке В. К. Крафта, с 1913 г., с постройкой собственных пароходов, он должен был этого права лишиться [5, с. 8]. Некоторые рыбопромышленники полагали, что допущение такого фрахта только для одного ДФ было несправедливым. Это мнение они высказывали, обосновывая необходимость разрешения им использовать такие суда для перевозки промысловых грузов между русскими портами и рыбалками на Камчатке. Этим ввиду нехватки отечественных судов фактически предлагалось отменить закон о запрещении иностранного каботаж.

После заключения с Японией рыболовной конвенции (1907 г.) и договора о торговле и мореплавании, японские промышленники с введением ограничений на иностранный каботаж в Приморской области получили преимущества перед русскими. При одинаковых правах на аренду морских рыболовных участков они могли беспощинно доставлять на них грузы, используя суда всех типов и национальностей.

По словам Х. П. Бирича, произнесенным в 1911 г., «до закрытия каботаж в Приморской области положение русского рыбопромышленника было приблизительно одинаково с японским. С закрытием же каботаж это равноправие оказалось весьма нарушенным, и нарушенным не в пользу русских. С закрытием каботаж... стали закрытыми способы передвижения и перевозки грузов на промыслы и с промыслов, в то время как японские промышленники остались в своих прежних великолепных условиях в этом отношении; русскому промышленнику вменено в обязанность перевозить свои грузы только на русских пароходах, которых здесь нет вовсе, а японский по-прежнему может эти грузы перевозить не только на своих японских, но и на пароходах всех других наций.

Это слишком большие преимущества. Русских рыбопромышленников в настоящее время весьма немного, по сравнению с японскими, и, если эти преимущества для японских предпринимателей останутся и дальше, ряды русских рыбопромышленников значительно поредеют: во избежание крахов многие более благоразумные или вовсе ликвидируют свои дела, или же значительно их сократят».

Бирич также отмечал и огромную разницу возможностей транспортных флотов двух соседствующих стран: «Помимо отсутствия всех

формальностей, обязательных для русского промышленника, к услугам японского промышленника еще многочисленнейший японский торговый флот... В то время, как японские промыслы обслуживаются многочисленнейшей армадой японских судов всевозможных видов и родов, к услугам русских промышленников имеются четыре парохода Добровольного флота с его физической невозможностью обслуживать все русские промыслы! Русского торгового флота, можно, не закрывая глаза на это печальное событие, сказать, не существует пока вовсе на Дальнем Востоке...» [5, с. 44].

В 1911 г. владивостокская таможня задерживала продукцию русских промыслов, вывозимую с Камчатки на японских судах, требуя уплаты пошлины за неисполнение каботажных правил. «Создавшееся же положение вещей с введением правил о каботаже на нашем Дальнем Востоке поставило японских подданных в положение неизмеримо более благоприятное, чем то, в котором находятся русские подданные в своем же государстве» [5, с. 43].

Отечественные рыбопромышленники полагали, что правительство должно было активнее защищать их интересы. Ему следовало принять меры к уравниванию их положения с японцами. Ими могли стать разрешения на беспошлинный ввоз промысловых грузов и на фрахт для перевозок между Владивостоком и побережьем Камчатки не только русских, но и японских, а также прочих иностранных пароходов без взимания с их грузов пошлин.

В июне 1911 г. Министерство торговли и промышленности вырабатало и отправило «на заключение надлежащих ведомств» законопроект о распространении на русских рыбопромышленников беспошлинного ввоза снабжения, необходимого для рыболовства [5, с. 16]. Идею о предоставлении подобных льгот при использовании иностранных судов с условием, что этим не будет нанесен ущерб отечественному каботажу, поддерживало руководство приамурского таможенного округа. Закон об этом вступил в действие в 1912 г.

Пароходы, идущие на Камчатку в начале навигации, принимали промысловое снабжение, продовольствие и рабочих. В связи с ограниченной грузоподъемностью, на них нередко не представлялось возможным перевезти достаточное количество требующихся населению полуострова товаров, а по окончании путины — снять с промыслов всю заготовленную продукцию, оборудование и людей.

Непогода и недостаток судов зачастую приводили к порче рыбопродукции ввиду невозможности ее своевременного вывоза. Так, в

1900 г. РТКП не смогло собрать с западного берега Камчатки всю рыбу, заготовленную сухим посолом для японского рынка. На зиму ее сложили штабелями на берегу и оставили без охраны. В результате продукцию частично растащили дикие звери и птицы, а весной ее расхитили пришедшие на промысел японцы. РТКП понесло от этого убыток в размере 40 тыс. руб. [32, с. 93—94].

Осенью 1910 г. значительная часть продукции снова осталась на промыслах. Так, пароход не зашел на участок возле б. Моржовой. На нем закончились продукты и, чтобы сесть на какое-нибудь судно, рабочие были вынуждены отправиться на кунгасах в Петропавловск.

В 1911 г. из-за гибели фрахтованных пароходов «Транзит» и «Тордис» многие рыбалки вновь оказались не снятыми. «Тордис» затонул в Охотском море 22 июня 1911 г. возле м. Тайгонос, натолкнувшись на камни, «Транзит» погиб в августе 1911 г. на восточной Камчатке возле м. Африка. Камчатский губернатор В. В. Перфильев полагал, что причиной их гибели стала неточность морских карт [33, л. 4].

Три судна, пришедшие на промыслы в октябре 1912 г., оказались настолько перегружены, что после захода в Петропавловск их капитаны отказались взять грузы с трех участков в Авачинской губе [23, с. 86]. Несмотря на то что по настоянию нового камчатского губернатора Н. В. Мономахова в последний прямой рейс по маршруту Владивосток — Петропавловск — Владивосток выделялись два парохода вместо обычного одного, всех грузов вывезти так и не удалось [34, с. 46].

В 1913 г. также имелись случаи оставления на промыслах всего улова. По свидетельству смотрителя Западно-Камчатского района В. В. Архангельского, на участке возле р. Опала осталось около 10 тыс. пудов соленой рыбы. Весной же количество рыболовецкого груза было сокращено наполовину [35, с. 73—74]. (Заметим, что несвоевременный вывоз рыбной продукции с побережий Камчатки оставался актуальным и в 1950-х гг., достигнув апогея в середине 1930-х гг.).

Так как рассчитывать на надежное обслуживание промыслов только пароходами ДФ было нельзя, то рыбопромышленники стали искать пути выхода из сложившейся ситуации. «Частных паровых судов, могущих быть зафрахтованными местными рыбопромышленниками, в крае нет. Надеяться на быстрое возникновение русского каботажного флота, могущего обслуживать такие рейсы, как охотский и камчатский, не приходится, ибо ни размеры населения, ни степень развития промышленности не дошли еще до такого состояния, чтобы местный торговый флот мог быть занят круглый год».

Правление ДФ полагало, что промышленники быстрее встанут на ноги только в том случае, если приобретут собственные пароходы. Однако большинство капиталистов были против обзаведения своими судами, во-первых, ввиду отсутствия у большинства из них на это средств, во-вторых, из-за опасения убыточности: иметь судно, совершавшее в течение сезона один рейс, признавалось невыгодным. В 1911 г. они считали, что «возлагать на неокрепшую еще дальневосточную рыбопромышленность новую тяготу — способствовать возникновению и развитию русского судоходства — было бы совершенно несправедливо, и такая задача явилась бы для этой рыбопромышленности непосильным бременем» [5, с. 55].

Перемены в настроениях произошли спустя несколько лет: часть промышленников стала высказывать мнение о том, что для обслуживания рыбалок им необходимо обзаводиться собственным флотом. При этом большим фирмам рекомендовалось приобретать свои суда, а мелким предпринимателям — объединяться для их совместного использования. В 1913—1915 гг. наиболее крупные промышленники располагали собственными пароходами.

В качестве одной из мер по стимуляции отечественного дальневосточного частного судоходства предлагалось выдавать правительственную «тонно-милльную» субсидию судам под русским флагом, обслуживающим потребности рыбопромышленников. В соответствии с объявленными в начале 1904 г. правилами, для поднятия на судне русского флага требовалось, чтобы все его владельцы или акционеры компании-судовладельца имели российское подданство [8, с. 84].

Русские предприниматели отправлялись на Камчатку, как правило, из Хакодате — главного японского порта, через который шло снабжение полуострова промысловыми грузами. Суммарное количество вышедших отсюда в 1912 и 1913 гг. на арендованные ими морские участки фрахтованных японских судов и пароходов ДФ показано в табл. 1.5.

Таблица 1.5

Год	Шхуны	Пароходы	Грузоподъемность, т	Команда, чел.	Рабочих, чел.
1912	6	18	14 606	586	1 211
1913	31	16	15 020	795	1 852

Из числа указанных в табл. 1.5 в 1913 г. 16 пароходов отечественных было восемь (50 %), из 31 шхуны — 21 (68 %) также принадлежала русским владельцам. Их общая грузоподъемность составляла 9 554 т,

на судах находилось 469 чел. команды и 1 378 промысловых рабочих. По отношению к общему количеству судов, работавших в этот сезон, их было всего 7 %, по тоннажу — 8,2 %, по экипажам — 6,1 % [36, с. 32].

Основное количество отечественных промыслов размещалось на внеконвенционных (то есть не попадавших под действие русско-японской рыболовной конвенции 1907 г.) речных участках, которые обслуживали суда под русским флагом. В 1913 г. из Хакодате сюда вышли 19 пароходов, в том числе два дальневосточных первенца активного морского лова — паровые траулеры «Находка» и «Федя». Они перевезли 3 734 чел. Промышленник А. П. Надецкий для своего участка на р. Воровской фрахтовал пароход ДФ и японское судно «Тайун-Мару», на котором вывозилась рыба, засоленная сухим посолом. На участках «Товарищества тихоокеанских морских промыслов С. Грушецкий и К^о» на р. Большая и Озерная работали его собственные рефрижераторы «Роман» и «Евгения», а также траулер «Федя».

Крупнейшими русскими рыбопромышленниками в 1912—1913 гг. являлись А. Г. Демби и Г. А. Менард. Первый использовал для своих нужд зафрахтованный у владивостокского купца О. В. Линдгольма траулер «Находка», собственный пароход «Енисей» и японские суда. Второй, арендовавший промысловый участок на р. Колпаковой, также пользовался «Енисеем», «Находкой» и пароходами ДФ. Более мелкие промышленники — Банников, Гамалей, Эгерман, Зиртис, Миронов, Штабель и др. — фрахтовали пароходы ДФ. Они, согласно конвенции, ввозили рыбу в Японию беспошлинно. Участки на р. Крутогоровой, кроме пароходов ДФ, обслуживались моторной шхуной «Первая на Востоке», принадлежавшей бр. Худяковым.

На восточной Камчатке конвенционные морские участки в 1913 г. посещались собственными судами арендаторов, а также фрахтованными, в основном, — японскими. Сюда приходили 22 японских парохода общей вместимостью 19 683 т и 54 шхуны с грузоподъемностью 6 845 т. Только на два морских участка, принадлежавших русским промышленникам И. Штабелю и М. Р. Шапошникову, заходили пароходы ДФ. Двадцать восемь внеконвенционных участков, расположенных на реках и в морских бухтах, наоборот, посещали пароходы ДФ и только на промыслах А. Г. Демби, С. Грушецкого и И. М. Эриксона работали собственные и фрахтованные суда [35, с. 85—87; 36, с. 60—62].

Осенью 1913 г. шторм выбросил на Карагинскую косу пароход ДФ «Кострома» водоизмещением 6 800 т. Из грузов, имевшихся на нем, удалось снять лишь самые ценные: икру и часть рыбы русского посла

(В марте 1937 г. «Кострому» осмотрели с целью определения пригодности ее котлов для нужд местного рыбокомбината. Почти через двадцать пять лет после кораблекрушения они оказались в удовлетворительном состоянии. Одновременно с судна сняли часть трубопроводов, нашедших применение на предприятии [35, с. 85, 37, л. 64]).

В 1910—1911 гг. русские рыбопромышленники не могли направляться из японских портов на фрахтованных судах к своим промыслам на Камчатке, где не было таможни, без предварительного разрешения, получаемого в Петропавловске. Только после выполнения здесь необходимых формальностей они могли следовать до места назначения. Это требовало дополнительных затрат времени и средств. Кроме этого, если судовые документы были оформлены на доставку груза до конкретного пункта, то иметь сообщение с другими судно уже не могло.

Японцы же, отправлявшиеся на Камчатку, получали только одно навигационное свидетельство, которым исчерпывались все формальности. Запрет судам переходить с одного морского участка на другой они обходили путем аренды на одно имя нескольких смежных участков и последующей передачи их другим лицам.

Весной 1912 г. русским рыбопромышленникам разрешили беспшлинный ввоз грузов из Японии на промыслы. Но в 1913 г. их работа вновь была осложнена введенным в действие документом с пространном названием «Список промыслового снаряжения, продовольствия и одежды, подлежащих, согласно Высочайше утвержденному 30 апреля 1912 г. закону, беспшлинному для русских подданных провозу из Японии на арендуемые ими вдоль побережья Тихого океана рыболовные участки без обязательного захода в порты, где имеются таможенные учреждения». Некоторые важнейшие для рыбного промысла предметы и товары почему-то в этот «Список...» не попали.

По сообщению русского вице-консула в Хакодате Е. Лебедева, одним из первых от этого закона испытал затруднения предприниматель А. С. Хрипко. У него «стояли в Хакодате две шхуны на Ичинские участки с солью, которая не включена в список. Заход в таможню в Петропавловске является крайне затруднительным для шхун и сопряженным с опасностью потери сезона. Ходатайство Хрипко (не заходить) было уважено приамурским Управлением государственных имуществ... затем разрешено непосредственно везти (Департаментом таможенных сборов)...» [36, с. 33]. Несколько же судов других промышленников были вынуждены потерять драгоценное промысловое время для захода в Петропавловск и таможенного оформления.

Между тем японцы пользовались упрощенными правилами плавания в русских водах. Восьмая статья рыболовной конвенции предоставляла им право отправляться на свои рыбалки на судах, снабженных навигационными свидетельствами, выданными российскими консульствами в Японии. При выдаче этих свидетельств из списка имевшихся на борту грузов консульские агенты вычеркивали то, что по их мнению «могло иметь вид товара».

По настоянию агентов японские таможи выдавали удостоверения о нагрузке судов с заявлениями, «что дальнейшая нагрузка не будет допущена». Но как показала практика, эти заверения часто нарушались: имелись случаи дополнительной погрузки и приема пассажиров. На ряд промысловых участков рабочих доставлялось больше, чем указывалось в навигационных свидетельствах [36, с. 30]. Поэтому приведенные ниже данные о численности перевезенных рабочих и грузов в 1912 и 1913 гг. следует рассматривать как ориентировочные.

Масштабы японской рыбной промышленности на русском Дальнем Востоке характеризуются цифрами ввоза рыбы в Японию. По данным японских таможен, в 1912 г. через них прошло 3 930 758 пудов рыбопродукции на сумму 6 093 247 иен, а в 1913 г. — уже 4 536 227 пудов стоимостью 6 920 520 иен [36, с. 3].

За 1912 г. конвенционные районы российского Дальнего Востока посетили 504 японских судна общей вместимостью 141 574 рег. т с 7 522 членами команды, перевезшие на промыслы 13 235 рабочих и служащих. В 1913 г. их количество сократилось до 446 при общей вместимости 127 111 рег. т. На судах находилось 6 757 моряков и 14 487 пассажиров.

Уменьшение численности судов было вызвано объединением части участков в одних руках, рост же количества рабочих и служащих объяснялся расширением масштабов промысла, особенно на Камчатке. Здесь в 1913 г. японские арендаторы эксплуатировали 227 промысловых участков, а русские всего 37. Японские промыслы в этом году посетили 106 пароходов и 258 шхун общей вместимостью 101 878 рег. т с экипажами численностью 6 144 чел. и с 10 699 рабочими и служащими на борту. На русские участки заходили 47 судов вместимостью 15 020 рег. т с экипажами в 795 чел. и 1 852 рабочими и служащими (в основном, японцами) [36, с. 1—2].

Рост численности японского флота, работавшего на камчатских морских участках конвенционных районов в 1907—1913 гг., характеризуют данные, приведенные в табл. 1.6.

Таблица 1.6

Год	Шхуны	Пароходы	Всего
1907	98	11	109
1908	159	15	174
1909	208	20	228
1910	266	35	301
1911	312	82	394
1912	324	114	438
1913	289	124	413

Табл. 1.6 отражает тенденции не только роста абсолютного числа судов, но и качественные изменения в их составе: если в 1907 г. доля пароходов в общем числе судов составляла 10 %, то в 1910 г. она возросла до 11,6 %, а к 1913 г. достигла уже 30 %. Размеры японского рыболовства в русских водах быстро увеличивались: в 1907 г. его потребности обслуживали 11 пароходов и 98 шхун, а в 1917 г. их численность составила, соответственно, 121 и 273 [38, л. 3]. Налицо количественный рост судового состава за десятилетие в 3,6 раза.

Основная масса японских судов отправлялась в конвенционные районы также из Хакодате. Действовавшее здесь российское вице-консульство в 1913 г. выдало 316 навигационных свидетельств, консульство в Иокогаме — 96, вице-консульство в Кобе — 14. Наибольшее количество свидетельств выписывалось в период между 27 апреля и 15 июня, когда на рыбалки уходила основная часть промыслового и транспортного флота. Вице-консульство в Хакодате в 1913 г. получило от японских промышленников 35 159,94 руб. пошлинных сборов и завизировало 13 110 паспортов на сумму 29 497,5 руб. [36, с. 23, 31].

Расстановку японских судов по крупнейшим конвенционным районам (западно- и восточно-камчатскому) в 1913 г. отражает табл. 1.7.

Таблица 1.7

Район	Шхун	Пароходов	Грузопод- емность, т	Команда, чел.	Рабочих, чел.
Западно-камчатский	198	80	82 290,5	4 244	8 923
Восточно-камчатский	53	18	21 881	1 039	2 372

Помимо собственных судов, японцы изредка использовали фрахтованные иностранные. В частности, в 1913 г. четверо арендаторов на шести западно-камчатских рыбалках в течение месяца эксплуатировали пароход А. Г. Демби «Енисей», перевезший 510 чел. [36, с. 24].

Наиболее крупными японскими арендаторами в них в 1913 г. являлись фирмы «Ициигуми» из Осаки (управляющий С. Накаяма), эксплуатировавшая силами 1 027 рабочих 14 участков, и ниигатская «Тойобуссан-Кайся» (управляющий Ц. Накаяма), имевшая восемь участков. Нужды первой компании обслуживали девять пароходов общей вместимостью 8 950 рег. т, второй — четыре парохода и одиннадцать шхун вместимостью 3 409 рег. т [36, с. 29].

В 1915 г. на Камчатке действовали 204 промысла. На западном побережье их насчитывалось 135, причем 125 числилось за японскими и всего 10 — за русскими промышленниками. Из числа последних три не работали, а четыре, хотя и считались русскими, в действительности эксплуатировались японцами. Следовательно, с учетом одного бездействовавшего, в руках японцев находились 128 морских участков. На них трудились 9 548 чел.: 8 959 японцев, 62 китайца, 16 корейцев, 269 русских рабочих (в основном, бондарей и икрянщиков) и 242 служащих.

На восточном побережье общая численность участков была существенно меньше — 69, из них 15 русских. На них работали 2 563 японских рабочих, 115 служащих и 196 русских икрянщиков. Годовая арендная плата здесь составила 162 272 руб. 51 коп. [39, л. 7, 9, 26].

Начавшаяся в августе 1914 г. в Европе война повлияла на характер обслуживания рыбопромысловых участков. Не затронув сезон 1914 г., она изменила структуру флота, работавшего на камчатском побережье в 1915 г.: в нем существенно возросла доля небольших парусных шхун. Русские и японцы по-прежнему пользовались как паровыми, так и парусными судами преимущественно под японским флагом.

На западное побережье в 1915 г. приходили 245 судов, из них 81 пароход и 164 шхуны. Общая грузовместимость этого флота составляла 70 174 рег. т, из которых на шхуны приходилось 48 607. Российский флаг несли всего девять пароходов и лишь одна моторная шхуна (8 285 рег. т). На всех судах промысловый надзор зарегистрировал 4 129 чел. команды (на русских — 321).

Расположенные здесь 55 морских участков (42 % всего количества) обслуживались только 119 шхунами, 25 (19 %) — только 29 пароходами и 51 (39 %) — одновременно и теми, и другими, число которых составило, соответственно, 52 и 45. Изменение структуры флота на западном побережье в период 1910—1915 гг. характеризует табл. 1.8.

Таблица 1.8

Кол-во участков в %, пользовавшихся:	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.
· шхунами	80,0	67,6	54,9	42,6	42,3	42,0
· пароходами	15,0	20,9	20,3	18,9	31,2	19,0
· совместно шхунами и пароходами	5,0	11,5	24,8	39,2	26,2	39,0

Снижение доли шхун и повышение доли пароходов, устойчиво прослеживающееся до 1914 г., в 1915 г. оказалось нарушено. Одновременно резко выросло число участков, совместно использовавших шхуны и пароходы. Общая доля пароходов, фрахтовавшихся для камчатских перевозок в 1915 г., резко сократилась по сравнению с 1914 г.

Причиной этого стало значительное увеличение японскими судовладельцами фрахтовых ставок на пароходы, большинство которых занималось перевозкой военных грузов и продовольствия для России и ее союзников. Кроме этого, часть японских судов была выставлена на вновь открытые линии и на усиление действовавших. В результате весной и осенью 1915 г. пароходы в Японии, даже за очень высокую плату, зафрахтовать было трудно. Этим воспользовались владельцы шхун, также существенно поднявшие ставки фрахта [39, л. 7 об.].

В 1916 г. указанная тенденция сохранялась. На морские участки западной Камчатки в этом году пришли 282 японских судна. Из них 81 было паровым (28,7 %), остальные — шхунами, из которых всего шесть являлись парусно-моторными и парусно-паровыми. Общая грузоподъемность этого флота составила 62 778 рег. т, из которых 41 601 (66,3 %) приходилось на пароходы. Численность команд оценивалась в 3 836 чел. Из 121 производивших промысел участков 12 или 9,9 % обслуживались исключительно пароходами, 39 или 32 % — только шхунами и 71 или 58,1 % — одновременно и шхунами, и пароходами.

В 1915 г. русские промышленники арендовали во внеконвенционных водах западного побережья Камчатки десять речных участков. Здесь преимущественно работали суда под русским флагом: рефрижераторный пароход «Евгения» С. Грушецкого, его же траулер «Федя», пароход «Север», грузоподъемностью около 20 тыс. пудов, принадлежащий торгово-промышленному товариществу «С. Стахеев и К^о» и торговому дому «Бр. Люри», парусно-моторные шхуны «Первая на Востоке», «Лебедь» грузоподъемностью 5 тыс. пудов, судно со стальным корпусом бр. Рябокони, вмещавшее 40 тыс. пудов.

Весной 1915 г. ДФ отправил сюда три парохода, полностью выполнивших задание. Осенью его правление отменило один из запланированных рейсов, а пришедшие «Кишинев» и «Ярославль» не смогли собрать с промыслов всех грузов. Этому помешали шторма, длившиеся с небольшими перерывами с 20 августа по 30 сентября. В конце августа по просьбе промыслового надзора ДФ дополнительно отправил в район р. Воровской и Коль «Индибирку», а также изменил маршрут «Симферополя», шедшего на Командоры. Этим судам удалось снять большую часть промыслов, но, тем не менее, на р. Кихчик остались 150 000 шт. горбуши японского посола, в Пымте — 4 800 пудов рыбы в бочках и два пассажира, а на большеерецких морских участках — икра промышленника Демби [39, л. 14].

На морские участки восточного побережья в 1915 г. приходили 16 японских пароходов общей грузоподъемностью 18 224 т и 44 шхуны в 5 578 т. На них находилось 977 чел. команды. Часть японских моряков, пользуясь малочисленностью русского промыслового надзора, работала на берегу, нарушая рыболовную конвенцию. Пароходы ДФ обслуживали внеконвенционные воды. А. Г. Демби вновь использовал свой «Енисей» [39, л. 26, 34 об.].

В 1916 г. речные участки обслуживались пароходами ДФ. На западном побережье весной приходили четыре его судна, осенью — пять. Участки на р. Крутогоровой, Воровской, Кихчик, Большой и Озерной использовали: первые два — японские шхуны и пароходы, последние три — как собственные суда, так и фрахтованные. Хорошая погода позволила полностью вывезти отсюда все грузы [40, л. 487—489 об.].

В 1919 г. на восточном побережье Камчатки сдавались в аренду двадцать морских участков, на которых было добыто, в общей сложности, 647 690 пудов рыбы. Годовая арендная плата с них исчислялась в 3 255 656 руб. Эти участки посетили 19 судов [39, л. 56, 58]:

— восемь, арендованных Моритаке Исукэ: четыре парохода с общим тоннажем 8 820 т и экипажем в 130 чел., сделавшие семь заходов;

— один Георгия Демби: пароход ДФ «Индибирка»;

— восемь компании «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша»: шесть пароходов в 7 972 т и экипажами в 185 чел., сделавшие десять заходов;

— три промышленника Сецутаро Цуцуми: семь пароходов и шхуна в 4 509 т, с экипажем 216 чел., совершившие 13 заходов.

На западном побережье в этом сезоне, по сведениям инспектора рыболовства А. Н. Калмыкова, действовали 50 пароходов (43 069 т),

из них четыре отечественных, и 55 шхун (2 149 т) [29, л. 496 об.]. Все отечественные суда — «Тверь», «Кишинев», «Эривань» и «Тула» — принадлежали ДФ.

Наиболее тяжелым для камчатской рыбопромышленности, особенно для русской, оказался 1921 г. В западно-камчатском рыбопромысловом районе в этом сезоне в аренде находился 101 морской участок. Так как торгов в этом году не проводилось, то на них оставались прежние хозяева. Богатый улов предыдущего 1920 г., казалось, обещающий широкие перспективы развития промысла, привел к обратным результатам: цена на горбушу, главный продукт западной Камчатки, осенью 1920 г. сильно упала и держалась низкой весь следующий год. Это стало причиной разорения многих русских предпринимателей.

Так, бр. Капцан, державшие промысел на р. Большой, задолжав сдававшим им рыбу местным жителям 25 тыс. руб., не смогли расплатиться с ними. Весной 1921 г. на их недвижимое имущество и рыбу, оставшуюся на промысле, областные власти наложили арест. Соленая горбуша была продана в счет долга по 1,5 коп. за штуку, притом, что свежая принималась от рыбаков по 3 коп. Часть заготовленной продукции осенью 1920 г. вывезти не удалось: пришедший пароход ДФ не смог из-за непогоды обслужить весь район.

Весной 1921 г. отечественные суда в западно-камчатский район не заходили совсем. По этой причине, а также из-за отсутствия средств, некоторые русские промышленники не смогли выехать на Камчатку. Сократились возможности и японских предпринимателей: даже такая крупная фирма как «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», являвшаяся арендатором половины морских участков района, была вынуждена сократить размах своей деятельности, уменьшив количество рабочих до 15—25 % от прошлогоднего. Соответственно снизилось и количество приходивших судов: их было всего 56 [40, л. 340 об.—341 об.].

Восточно-камчатский район в 1921 г. также посещался исключительно японским флотом, состоявшим из 35 пароходов и одной парусно-моторной шхуны суммарным тоннажем в 23 584 рег. т и командами в 1 096 чел. [39, л. 78].

Постепенное сокращение рейсов судов ДФ и почти полное их прекращение в 1922 г. привели к тому, что японский флот занял в регионе доминирующее положение. В этом году западно-камчатский район обслуживали только японские суда в количестве 89 шт. Их суммарная грузоподъемность составила 25 685 т (пароходов — 22 206 т, шхун — 3 479) [40, л. 329].

Восточно-камчатский район также посещали только суда под японским флагом, за исключением английского парохода «Мермидонт» водоизмещением 7 000 т, зафрахтованного фирмой Ничиро. В августе он погрузил консервы в Усть-Камчатске и через Панамский канал направился в Лондон [39, л. 117 об.].

Грузовместимость пароходов ДФ, снабжавших русскую рыбопромышленность в 1917—1921 гг., показана в табл. 1.9 [39, л. 38 об.].

Таблица 1.9

Год	Кол-во судов	Грузовместимость, м ³
1917	12	42 587,3
1918	6	17 874,7
1919	11	38 586,7
1920	5	17 137
1921	3*	9 731,8

* Три судна, посетившие Камчатку в 1921 г. («Томск», «Сишан» и «Кишинев»), находились в чартере.

Рост количества судов, обслуживавших потребности японской рыбопромышленности в камчатских водах, характеризуется следующими цифрами: в 1914 г. — 386 судов грузовой вместимостью 104 000 т, в 1917 г. — 394 судна (121 пароход и 273 шхуны), а в 1922 г. — более чем 500 судов вместимостью свыше 150 000 т [41, л. 157 об.].

В 1923 г. на западное побережье полуострова заходили пароходы ДФ «Кишинев», «Томск» и «Индибирка». Это была лишь малая часть из 130 судов, ходивших здесь преимущественно под японским флагом. Суммарная грузовой вместимость этого флота составила 78 079 рег. т при численности команд 2 834 чел. Младший инспектор рыболовства И. Ф. Волков, приведший эти цифры в своем отчете, указывал, что они занижены на 15—20 %, так как большинство судов пришло на морские участки раньше приезда туда промыслового надзора.

Структура флота, действовавшего на камчатском побережье, вновь изменилась: главное положение с начала 1920-х гг. в ней опять заняли пароходы. Из общего количества находившихся в 1923 г. в конвенционных водах 98 морских участков 75 (76,5 %) обслуживали пароходы, четыре (4,1 %) — шхуны и 19 (19,4 %) — совместно пароходы и шхуны [40, л. 281 об.]. На морские промыслы восточного берега в 1923 г. приходили 20 судов вместимостью 26 581 рег. т с 583 чел. команды [39, л. 181 об.].

В 1924 г. восточно-камчатские морские участки обслуживали японские суда, русские речные промыслы — один пароход ДФ «Память Ленина» (бывший «Кишинев»). Общий тоннаж судов составил

30 325,6 рег. т, на них находились 916 моряков. Суда заходили в район 31 раз [39, л. 203 об.].

Соотношение типов судов, прибывавших на западную Камчатку в 1923—1924 гг. в сравнении с 1915 г., %, показывает табл. 1.10.

Таблица 1.10

Тип судов	1915	1923	1924
Пароходы	19,0	76,53	78,87
Шхуны	42,0	4,08	3,25
Шхуны и пароходы	39,0	19,39	17,88

Как видно, за десятилетие доля небольших парусных шхун снизилась почти в 13 раз. Всего в 1924 г. в западно-камчатском районе работали 123 промысла, причем 97 из них или 78,87 % обслуживали исключительно пароходы [40, л. 121 об.].

В следующем 1925 г. интенсивность движения по восточному берегу существенно возросла: суда сделали сюда 65 заходов (из них семь пришлось на долю пароходов приемника ДФ — Совторгфлота). Их общий тоннаж составил 62 404 рег. т. Они привезли на промыслы 10 810, а вывезли с них 13 581 т, в том числе — 12 663,6 т продукции.

Из этого количества на внутренний российский рынок отправилось 199,6, на японский — 3 449, в Англию — 8 729 т. Кроме этого, специально приходившая из Сиэтла рефрижераторная шхуна «Аполло» вывезла из Усть-Камчатска в США 286 т мороженой чавычи. Общая численность судовых команд насчитывала 3 361 чел. Пароходы Совторгфлота в 1925 г. привезли 1 503,8 т снабжения и вывезли 191 т продукции.

По сравнению с прошлым годом число заходов судов более чем удвоилось (с 31 до 65), тоннаж вырос с 30 325,6 рег. т до 62 404. Это увеличение стало следствием не только хорошего улова, но и роста ввоза промыслового снабжения и материалов. Значительная доля перевозок пришлась на японский пароход, совершавший регулярные рейсы между участками на р. Калыгирь, Жупаново, Шемлячик, Налычево и др. Высокие цены на рыбопродукты в этом сезоне также способствовали возрастанию числа рейсов: по мере изготовления они оперативно доставлялись к местам сбыта, не дожидаясь конца путины [39, л. 226].

На западной Камчатке в 1925 г. японские промышленники арендовали 86 морских рыболовных и 11 крабовых участков. На их промыслы приходили 98 пароходов общей грузоподъемностью 97 626 т и 35 шхун (5 551,4 т). Русские частники и постепенно крепнущие государственные предприятия эксплуатировали 17 морских рыболовных, три

крабовых и 18 речных рыболовных участков, что составило 28,15 % всех промысловых угодий района. Их обслуживали 49 пароходов и две шхуны суммарной грузоподъемностью 33 546,5 т. Общая численность команд этих судов насчитывала 4 447 чел., они перевезли 13 763 пассажиров (промысловых рабочих и служащих).

Условия, в которых перевозились люди, характеризует отчет по обследованию деятельности камчатских рыбных промыслов за 1925 г. «Примерно треть сезона, то есть месяц, в отдельных случаях и больше, рабочим приходится проводить в пути в неимоверно тяжелых условиях. Пароходы загружены так, что невозможно пройти по палубе. В помещениях пассажирских трюмов парохода “Симферополь”, по справке капитана рассчитанных всего на 289 чел., вынуждены были поместиться 550 чел., а в Хакодате было посажено на тот же пароход еще человек 500 японцев. Положенная норма для солдат — 74 кубофута (2,1 м³. — С. Г.), а на одного ехавшего рабочего падало только 39 кубофутов (1,1 м³. — С. Г.).

В ясную погоду рабочие кое-как устраиваются на палубе, заполняя свободную площадь на палубе, временами с риском опрокинуться в воду. Но ясная и теплая погода на всем пути бывает довольно редко, и потому рабочие большую часть времени вынуждены проводить в трюмах. При большой качке на пароходе, когда многие заболевают морской болезнью, в трюмах становится невыносимо. На нашем пароходе умерла в пути пятилетняя девочка, на пароходе “Олег”, пришедшем на два дня раньше в Большерецк, скончался рабочий судовой команды, тело которого было доставлено на Камчатку и предано земле. Оба болели легкими и не перенесли сурового климата Охотского моря. Горячей пищи рабочие в пути не имеют возможности принимать...

Рабочие частных рыбопромышленников зачастую вынуждены переезжать в еще более тяжелых условиях. Большая часть русских рыбопромышленников, очутившись в полной зависимости от японских, вынуждены, начиная от Хакодате, фрахтовать японские плавсредства передвижения, малопригодные для перевозки рабочих. Часто приходится переезжать на совершенно ветхих шхунах» [42, с. 58].

Из всего количества работавших на западной Камчатке в 1925 г. 135 участков 111 или 82,32 % обслуживались исключительно пароходами, два (1,48 %) — шхунами и 22 (16,2 %) — обоими типами судов. Как видно, активно продолжалась замена многочисленного мелкого парусного флота крупными паровыми судами. При этом одновременно сокращалось общее число плавсредств. Этому способствовала

протекавшая с начала 1920-х гг. концентрация основных японских промыслов в руках нескольких крупных компаний, доминирующую роль среди которых играла фирма «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша».

Японцы в 1925 г. использовали только свои суда. Отечественные промышленники, кроме шести пароходов СТФ общим тоннажем 6 990,15 т, фрахтовали 45 японских с тоннажем 24 074,3 т [40, л. 17].

По сравнению с 1924 г. характер использования флота отечественными частниками и государственными предприятиями качественных изменений не претерпел, но постепенное расширение масштабов промыслов сопровождалось ростом его численности, табл. 1.11.

Таблица 1.11

Год	Отечественные суда		Японские суда	
	число	тоннаж	число	тоннаж
1924	4	5 699,63	26	21 923,4
1925	6	6 990,15	45	24 074,3

Процентное соотношение отечественного и японского тоннажа с общим в течение 1924—1925 гг. показано в табл. 1.12.

Таблица 1.12

Год	Общий тоннаж, т	Доля общего тоннажа, %	
		отечественного	японского
1924	27 623,02	20,6	79,4
1925	31 064,52	22,5	77,5

Размеры тарифных ставок на доставку рыбопродукции на российские рынки сбыта всегда играли для отечественных промышленников важнейшее значение. Себестоимость одного пуда камчатских рыботорваров в Приамурье в 1908—1909 гг. составляла 75 коп. (данные съезда рыбопромышленников во Владивостоке в 1908 г.). Она складывалась из следующих затрат, коп. за пуд [43, с. 57]:

— перевозка рабочих в оба конца — 7,5;

— доставка на промыслы соли, бочек и провизии из расчета 5,5 пудов на пуд рыбы — 22,5;

— перевозка готовой продукции с рыбалок — 45.

Кроме этого, на стоимость рыбы влияли страховка и содержание рабочих в пути, провоза стройматериалов, плавучих средств и пр.

Перевозка пуда груза с Камчатки на отечественном пароходе обходилась в 45 коп., в то время как на фрахтованном японском — всего в 12 [23, с. 81]. Столь высокая разница была весьма опасна для русской промышленности. Кроме этого, высокие тарифы делали камчатскую продукцию неконкурентоспособной и по сравнению с приамурской.

В начале XX в. в целях стимуляции развития промышленности Д. - Богданов предлагал установить пониженные против приамурских тарифные ставки, «проектировать их в таком виде, чтобы при провозе по железным дорогам за охотско-камчатскую рыбу уплачивалось соответственно меньше, нежели за рыбу приамурскую. Если такого уравнения не будет сделано, то охотско-камчатская рыбопромышленность еще более затормозится в своем развитии» [43, с. 58].

Стоимость приготовления на Камчатке одной двадцатипятипудровой бочки (408 кг) соленой горбуши для русского рынка в 1911 г. складывалась из следующих составляющих, руб.:

- рыба с резкой — 6;
- бочка с доставкой — 7;
- попудный сбор — 1,25;
- соль (5 пудов) — 3,3;
- доставка во Владивосток — 7,5.

Тариф на перевозку морем был понижен до 30 коп. за пуд. Таким образом, один пуд продукции во Владивостоке стоил около 1 руб. Перевозка по железной дороге в центр России и прочие расходы составляли еще 1,4 руб., в результате чего себестоимость пуда камчатской горбуши в Москве достигала 2,4 руб. брутто или 3 руб. нетто [5, с. 26].

С 9 декабря 1911 г. начал действовать новый сниженный железнодорожный тариф на перевозку соленой рыбы. Будучи приемлемым для кеты, он по-прежнему считался высоким для горбуши, являясь препятствием для ее проникновения в европейскую Россию, где она «могла бы служить дешевым и питательным продуктом для бедного населения». В 1911 г. в Японии пятипудовая бочка горбуши (81,5 кг) оценивалась в 4—5 руб., а в России — 5—5,5 руб. При этом ее себестоимость была равна 5 руб. 69 коп. Сопоставление этих цифр показывает, что наиболее массовая камчатская рыба — горбуша — не могла найти сбыта. Выходом из такого положения могло быть дальнейшее снижение тарифов минимум на 25 % [5, с. 56].

Существенным бременем на стоимость рыбопродукции ложилась перевозка на пароходах ДФ. Затраты на содержание иностранных судов оказались существенно ниже, чем русских. Так, Х. П. Бирич в 1911 г. фрахтовал японский пароход вместимостью 2 700 рег. т за 320 руб. в сутки (т. е. 9 600 руб. в месяц), при этом используя уголь судовладельца. По данным владивостокского биржевого комитета, месячный фрахт японского судна грузоподъемностью 1 500 т со скоростью хода 9 узлов и расходом топлива 15—20 т в сутки обходился в 9 500 руб. Суточная

аренда японских пароходов в 1911 г., в среднем, составляла, руб.: 500 т — 175—200, 2 000 т — 275—300, 2 330 т — 300—320. При заблаговременном найме предоставлялись скидки до 30 %.

В результате стоимость перевозки пуда продукции на них не превышала 10 коп., что было втрое ниже тарифов ДФ на 1911 г. Аналогичная картина складывалась и с пассажирскими перевозками: доставка на промысел одного японского рабочего из Хакодате стоила около 3 руб., а русского из Владивостока — около 8 руб. 65 коп. [5, с. 55].

Месячный фрахт норвежского парохода «Ейгер» грузоподъемностью 1 700 т составлял 8 000 руб. При перевозке на нем 980 т (остальное занимал уголь, запасенный для дальнего рейса), доставка тонны груза на Камчатку обходилась в 8 руб. 58 коп. (т. е. 14 коп. за пуд). Этот же пароход мог принять до 300 рабочих и 22 каютных пассажира, а также два кунгаса, доставка которых на судах ДФ обходилась в 100 руб. С учетом этого стоимость перевозки груза снижалась до 3 руб. 68 коп. за тонну (6 коп. за пуд). Все это показывает, насколько выгодным являлся для отечественных рыбопромышленников фрахт иностранных пароходов. Обстоятельством, сдерживавшим их применение, было то, что большинство промышленников не имело достаточных оборотных средств. Иностранные судовладельцы, в отличие от ДФ, бравшего фрахт после доставки грузов на место, требовали оплаты вперед.

Содержание экипажей русских судов также обходилось дороже, чем иностранных. Одной из причин этого была «обычная малочисленность офицерского состава», практиковавшаяся, например, на норвежских судах. Впрочем, последствием сокращения численности комсостава нередко становились кораблекрушения и аварии. Расход на питание команды в месяц составляли: для русского парохода 1 965, для иностранного — 1 082,5 руб. В итоге отечественное судно за год стоило в 1,62 раза выше, чем заграничное [5, с. 56].

Сравнительные затраты на содержание экипажей пароходов ДФ и фрагованных иностранных, руб., показаны в табл. 1.13.

Таблица 1.13.

Пароход ДФ		Иностранный пароход	
<i>должность</i>	<i>оклад</i>	<i>должность</i>	<i>оклад</i>
Капитан	250	Капитан	166,5
Помощник капитана	150	Помощник капитана	60
Второй помощник	100	Второй помощник	50
Третий помощник	65	Нет	—

Продолжение табл.1.13.

Пароход ДФ		Иностранный пароход	
<i>должность</i>	<i>оклад</i>	<i>должность</i>	<i>оклад</i>
Старший механик	175	Нет	—
Второй механик	125	Второй механик	100
Третий механик	70	Третий механик	75
Боцман	80	Боцман	45
Матрос-рулевой (4 чел.)	30	Матрос-рулевой (4 чел.)	
Матрос (2 чел.)	25	Матрос (2 чел.)	
Масленщик	30	Повар	
Кочегар (6 чел.)	25	Кочегар (7 чел.)	250 всем
Угольщик (2 чел.)	20	Угольщики (2 чел.)	
Итого: 23 чел.	1 405	Итого: 22 чел.	746,5

Для обеспечения конкурентоспособности своей продукции и облегчения ее проникновения на отечественные рынки русские промышленники, с учетом мнения владивостокского биржевого комитета, высказывали пожелания [5, с. 20—21]:

— о необходимости ДФ *взять одинаковый фрахт со всех промысловых грузов, не ограничиваясь применением льгот только к рыбобпродукции. С учетом того что иностранные пароходы брали фрахт в размере около 10 коп. за пуд, предлагалось установить такие же ставки и на субсидируемом правительством судоходном предприятии;*

— *о снижении размера фрахта за перевозку пустых бочек и строевого леса, завозимого на промыслы;*

— *о разделении всех плавсредств по размеру фрахта на две категории: снабженных двигателями и не имеющих таковых. Плата за последние не должна была превышать 1 руб. с фута длины киля. Перевозка моторных судов должна была стоить 25 руб. за тонну веса и не более 5 руб. за тонну при их погрузке. В этом случае принимался во внимание тот факт, что увеличение числа моторных судов соответствовало интересам самого ДФ, облегчая проведение разгрузки его судов;*

— *о взимании платы при выгрузке судна своими плавсредствами и рабочими только за использование судового катера.*

Часть высказанных предложений приняли во внимание, и к 1913 г. ставки фрахта на груз, перевозимый на судах ДФ, были понижены. Новые тарифы составили, коп. за пуд: соль и промысловый груз — 15—20, продовольствие — 20, прочие товары — 30 [44, с. 17].

Тем не менее, желаемых результатов в ослаблении японского влияния в рыбопромышленности Дальнего Востока достигнуто не было,

подавляющий перевес по-прежнему находился на стороне японцев. К концу 1910-х гг. в результате гражданской войны Дальний Восток России оказался отрезан от метрополии, а чисто русская рыбопромышленность в охотско-камчатских водах, лишившаяся отечественной финансовой поддержки и рынков сбыта, практически перестала существовать, попав в полную зависимость от иностранного капитала.

«Насколько велика эта зависимость, можно судить из того, что, несмотря на то, что русская капиталистическая рыбопромышленность... существует уже около 15 лет, одни из важнейших предметов снаряжения — сети и канаты — приобретаются исключительно в Японии. В любой момент Япония может запретить вывоз из своей страны данных предметов, и русская рыбопромышленность всего Дальнего Востока окажется в парализованном состоянии» [38, л. 3 об.—4].

В начале XX в. в Приамурье возник, а затем распространился и на Камчатке новый способ обработки и транспортировки рыбной продукции — путем ее замораживания. Первый рефрижераторный пароход появился в Николаевске-на-Амуре в 1901 г. Его пробная работа принесла владельцам убыток. Замораживание рыбы в начале XX в. производилось также на двух амурских заводах Вейнермана и Надецкого.

В 1907 г. на Амуре началась эксплуатация баржи «Рефрижератор» грузоподъемностью 480 т. Она принадлежала предпринимателю Францискому и обошлась ему в 140 тыс. руб. [43, с. 55—56]. В трюмах баржи на разборных стеллажах замораживался лосось. В этих же трюмах его и перевозили. Судно было оборудовано углекислотными холодильными установками системы «Гумбольдт».

Первый опыт использования рефрижераторов в камчатских водах относится к 1907 г. — в июле этого года с участка рыбопромышленника Бонди перевозкой рыбы в Англию занимался зафрахтованный пароход «Зинобия». Замораживали рыбу прямо на нем. Ее привозил судовой паровой катер, буксировавший с промыслового участка несколько кунгасов. Результаты этого опыта оказались не совсем удачны. «Такая перевозка рыбы и такой нежной, как горбуша, при замораживании не может дать хороших результатов, так как на теле ее и у жабр появляются кровоподтеки, чем значительно обесценивается самый продукт...» [45, с. 253].

Одним из первых собственным рефрижераторным флотом обзавелось «Товарищество тихоокеанских морских промыслов С. Грушецкий и К^о». Оно располагало рефрижераторным пароходом «Роман» грузоподъемностью 1 415 т, оборудованным углекислотной холодильной

установкой системы «Холл». Судно было снабжено приспособлениями и снастями для рыбной ловли. Первый выход «Романа» на промысел предполагался в 1907 г., но в начале лета судно в районе Хакодате наскочило на скалу, получило серьезные повреждения и вынуждено было встать в док для ремонта. Сезон 1907 г. был для него потерян [45, с. 247]. В 1908 г. «Роман» промышленлял рыбу в устье р. Озерной. В этом году предполагалось выловить 1 500 т, но в действительности добыто было немногим более 600 т.

К 1910 г. Грушецкий кроме «Романа» владел рефрижератором «Евгения» грузоподъемностью 1 307 т, снабженным углекислотной холодильной установкой системы «Хаслам». В период 1910—1913 гг. оба судна перевозили мороженую рыбу с Камчатки на европейские рынки через Одессу и Санкт-Петербург.

В 1909 г. рефрижераторные пароходы имела «Восточно-Азиатская Компания» [43, с. 61]. В 1912 г. в Усть-Камчатске работал ее рефрижератор «Нева». Это судно, ранее принадлежавшее военному ведомству и называвшееся «Бианка», в апреле 1906 г. было передано в распоряжение «Товарищества пароходных предприятий на Дальнем Востоке». После неудачной деятельности «Товарищества...» оно досталось новому владельцу. Замороженная рыбопродукция доставлялась на нем в Германию, она находила сбыт и в российском балтийском порту — Риге.

Кроме них, мороженную рыбу на европейские рынки с Камчатки отправляли промышленники Галичанин (первым применивший этот способ заготовки), И. М. Эриксон, Шазалон и др. [43, с. 56].

В 1911 г. первый опыт заготовки мороженой рыбы предприняла одна из крупнейших японских компаний, работавших в камчатских водах, — «Акционерное Общество морских продуктов в Кобе». Она в течение нескольких сезонов направляла на западное побережье небольшой рефрижератор, совершавший два-три рейса в навигацию и доставлявший в Японию 25—30 тыс. рыбин [46, с. 28—29].

1.3. САМЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ ГОДЫ (1918—1924 гг.)

Военные и политические передрыги революционного времени привели к резкому сокращению численности судов ДФ, работавших на северных линиях. В эти годы особенно проявилась зависимость Камчатки от Владивостока, служившего базой основному снабженцу области. К экономическому влиянию материка на полуостров добавилось еще и политическое. Теперь всякая смена правящего режима

в столице Приморья спустя короткое время вызывала перемену политической ориентации камчатских властей. Непродолжительные периоды, в течение которых во Владивостоке и Петропавловске сосуществовали антагонистические режимы, сопровождались обострением противоречий в обществе, вспышками насилия и ухудшением бытового положения обывателей.

После отречения от престола императора Николая II, последовавшего в начале марта 1917 г., страну возглавило буржуазное Временное правительство. На Дальнем Востоке его представлял краевой комиссар А. Русанов. Осенью 1917 г. в Петрограде большевики свергли Временное правительство, а власть захватил созданный ими Совет Народных Комиссаров (СНК). Действовавший во Владивостоке эсеро-меньшевистский Совет рабочих и солдатских депутатов не спешил подчиниться СНК. 4 ноября 1917 г. сторонники большевиков добились его переизбрания. 18 ноября начал работать новый исполком под председательством К. А. Суханова. Состоявшийся вскоре в Хабаровске съезд, признавший СНК, передал всю полноту власти на Камчатке краевому комитету Советов.

1 января 1918 г. Петропавловский городской Совет рабочих и солдатских депутатов объявил себя высшей властью в городе и «в сфере его влияния». Областной комитет, сменивший в марте 1917 г. царскую губернаторскую администрацию, пользовался поддержкой значительной части населения, поэтому игнорировать его мнение было сложно. Большевики решили постепенно нейтрализовать противников, вводя в состав комитета своих сторонников. Достигнув перевеса, 27 февраля 1918 г. они провозгласили на Камчатке советскую власть.

В 1918 г. американское и английское правительства реквизировали часть пароходов ДФ для военных целей. Поддерживать оставшимися судами такую же интенсивность движения, как в предшествующие годы, стало невозможно. Это грозило срывом их регулярного подхода к камчатским берегам. Областной комитет неоднократно обращался к владивостокским властям и правлению ДФ с просьбами об упорядочении рейсов. В январе 1918 г. он намеревался в очередной раз «возбудить перед краевым комитетом ходатайство сделать соответствующие распоряжения, чтобы при плавании в водах Камчатки они удовлетворяли нужды населения по указаниям камчатского областного комитета), а также «сделать распоряжение казенным пароходам: при выходе их из Владивостока брать грузы продовольственного комитета по мере возможности».

Дополнительно к бывшей губернаторской яхте «Адмирал Завойко», обслуживавшей административные нужды, областные власти просили выделить специально для работы на Камчатке по составленным ими расписаниям транспорт Сибирской флотилии «Якут» [47, л. 8].

18 апреля 1918 г. областной Совет просил руководство ДФ при составлении расписания на новую навигацию включить в него летом два захода парохода в с. Усть-Озерная, расположенное на восточном побережье полуострова. Ранее они этот район не посещали из-за отсутствия карт с промерами глубин [48, л. 25; 49, № 37].

На 1918 г. для завоза на Камчатку продуктов краевой комитет Советов выделил 2 200 тыс. руб. [4, л. 143]. 21 апреля 1918 г. из Владивостока пришло сообщение о том, что первый пароход с продовольствием и товарами в Петропавловск и на Командоры выйдет в конце апреля. Для снабжения островов, где положение было наиболее неблагоприятным, областной Совет просил у приморских властей ссуду в размере 150 тыс. руб., предполагая погасить ее выручкой от продажи добытой здесь пушнины [50, № 14].

23 апреля правление ДФ предупредило о том, что в предстоящую навигацию камчаткам следует ожидать сокращения численности пароходов и количества рейсов. «К сожалению, флот не в силах улучшить создавшееся положение... Имеется в данный момент для северной линии четыре “невских”, “Колыма”, “Сишан”, всего шесть пароходов... Телеграфируйте, как по вашему мнению следует составить расписание на шесть пароходов. Ваше пожелание передадим на обсуждение комиссии, которая будет составлять расписание». Спустя еще несколько дней Владивосток сообщил, что количество судов увеличивается до семи и «все имеющиеся в наличии семь пароходов флотом предоставлены на северные линии, лучшего обслуживания при наличных средствах установить, к сожалению, нельзя» [50, № 16, 18].

Подход первого судна навигации 1918 г. к берегам Камчатки ожидался в начале мая. Для поддержания в Петропавловске порядка, ввиду того, что местная милицейская команда советской администрации в этот период только начала формироваться, исполнительный комитет городского Совета 1 мая решил воспользоваться предложением «гр. Орлова о принятии на себя обязанностей старшего милиционера при условии возложения обязанностей заведующего милицией на члена Совета и делопроизводства на секретаря Яковлева». Он временно назначил заведующим милицией Т. К. Юшина и постановил «ввиду экстренного прихода парохода поручить товарищу Юшину в спешном

порядке совместно с Орловым произвести приемку милиционеров по жребиям из списка кандидатов». На следующий день исполком решил «поручить принять пароход председателю горсовета совместно с товарищем его (заместителем. — С. Г.), доктором, заведующим милицией, старшим милиционером и двумя милиционерами, и заведующим таможенной заставой» [51, л. 6, 8 об.].

Этим пароходом оказался «Томск» первого восточно-камчатского рейса. На нем в числе пассажиров прибыла экспедиция Союза приамурских кооперативов, желавшая установить торговые отношения между полуостровом и материком, а также способствовать развитию «кооперативного дела по всей Камчатке». Помимо торговли, кооператоры занимались распространением социалистических идей и служили материальной опорой для сторонников советской власти. В Хакодате «Томск» принял для петропавловского торговца Агава около 3 000 пудов грузов, в Усть-Камчатск для предпринимателя Абиева — 3 000 и для Камчатского Общества потребителей — 15 000 пудов товаров. Остальное место занимали грузы фирмы Демби [50, № 18, 19].

Проект расписания движения судов ДФ по северным линиям был опубликован с большим опозданием только 8 мая. Он включал восемь рейсов: три восточно-камчатских, четыре западно-камчатских и один чукотско-анадырский. Первый пароход должен был отправиться из Владивостока в Петропавловск и Усть-Камчатск 14 мая. Второй рейс в районы Олоторки и Уки планировался на 23 мая, третий — в районы Караги и Панкары — на 31 мая. Заход в Петропавловск пароходов двух последних линий намечался только на обратном пути.

Единственный чукотско-анадырский рейс проектировался на 1 июля. После посещения Петропавловска его пароход должен был идти прямо в Анадырь, из него — по всем пунктам побережья до Уэлена с заходом на Аляску в Ном. На обратном пути около 17 августа он вторично ожидался в Анадыре, затем в Олоторке, Усть-Камчатске, Петропавловске и Владивостоке. Летом маршрут рейса был изменен: 28 июня правление ДФ телеграфировало на Камчатку, что заход парохода в Ном отменяется, зато в него включались б. Дежнева и зал. Св. Креста [49, № 28].

Первый весенний западно-камчатский рейс должен был начаться 29 мая. Его пароходу предписывалось следовать в районы Брюмкино и Паланы. Вторым рейсом с 15 июня ДФ намеревался обслужить побережье между Мономахово (совр. Соболево) и Озерной, третьим — с 30 мая — районы Тауйска и Гижиги, четвертым — с 14 июня — Иню

и Удск. Суда этих маршрутов проходили мимо Петропавловска. «Круговой» рейс за нехваткой судов не планировался. Осенью 1918 г. пароходы должны были ходить по восточному, западному и охотскому побережьям в том же порядке, что и весной.

21 мая из Владивостока вторым восточно-камчатским рейсом по маршруту Петропавловск — Усть-Камчатск — Петропавловск — Владивосток вышел пароход «Сишан». 25 мая областной совет получил от правления ДФ телеграмму, извещавшую о том, что пароходу третьего восточно-камчатского рейса «Эривань» устанавливается дополнительный заход в Корф. В Петропавловске «Эривань» должна была принять пассажиров. Четвертый восточно-камчатский рейс выполнял «Монгугай», заходивший по его окончании в порт 26 июня [49, № 3, 13, 27].

Окончательное расписание было утверждено 5 июня 1918 г. (приложение 1.4). Оно включало 16 рейсов, в том числе и уже сделанные: шесть восточно-камчатских, четыре западно-камчатских, четыре охотских, один чукотско-анадырский и прямой петропавловский. Даты выхода судов из Владивостока были изменены и отличались от объявленных ранее. Последний пароход по плану должен был покинуть Камчатку 30 ноября 1918 г.

В ночь с 28 на 29 июня 1918 г. во Владивостоке произошел мятеж чехословацкого корпуса. Владивостокский большевистский исполком был ликвидирован, власть перешла к городской Думе, которая через несколько дней передала ее Временному правительству автономной Сибири во главе с правым эсером П. Я. Дербером.

12 июля 1918 г. произошел переворот и в Петропавловске: советская власть была низложена, всех членов городского и часть членов областного совета арестовали и выслали во Владивосток. У власти встали областной комитет, избранный еще в 1917 г., и городская Дума.

14 июля председатель областного комитета А. А. Пурин выступил с обращением, в котором, в частности, говорилось: «Советская власть довела Камчатскую область до того, что она не имеет ни денег, ни хлеба, ни соли. Нет пароходов — этого важного жизненного нервопромысла...» [52, № 1]. Подтверждением справедливости этих слов является тот факт, что в 1918 г. за период, традиционно являвшийся в местном судоходстве наиболее оживленным — с начала мая по конец июня, — Петропавловск посетили всего четыре парохода ДФ.

Частично их функции выполняла областная яхта «Адмирал Завойко». 14 июля 1918 г. областной комитет оповещал городскую почтово-телеграфную контору о предстоящем выходе яхты из Петропавловска

в круговой рейс. Маршрут плавания намечался следующим: Озерная (восточная), о. Беринга, Хакодате, Владивосток, о. Сахалин, Охотск, Иня, Тауйск, Ола, Ямек, Иреть, Наяхан, Гижига, Палана, Тигиль, Хайрюзово, Мономахово, Большерецк, Голыгино, Озерная (западная), Петропавловск. Начальнику конторы предлагалось позаботиться об отправки в эти пункты корреспонденции [53, л. 5].

Первая партия соли пришла в Петропавловск 28 июля 1918 г. на японской шхуне «Хозан-Мару». Задержку этого важнейшего промышленного груза принято связывать с неприятием Японией ликвидированного большевистского областного Совета. На западное побережье (в Большерецк, Кихчик и Мономахово) японскую соль привез в начале августа транспортный пароход Сибирской военной флотилии «Шилка», вышедший из Хакодате 29 июля. Это, наоборот, рассматривалось как своеобразный жест японской стороны в поддержке новой камчатской власти.

Восстановить график движения отечественных пароходов на Камчатку из Владивостока с периодичностью, соответствовавшей 1916 и 1917 гг., в этом году не удалось.

Уменьшение количества рейсов судов ДФ создавало напряженное положение с продовольствием не только в областном центре, но и на побережье. Так, население Наяхана в июле было весьма «заинтересовано узнать, будет ли второй пароход и привезет ли он с собою сало, чай и табак, которых здесь совершенно нет». Заходившая в Наяхан «Колыма» не доставила ряд жизненно необходимых припасов. 17 июля 1918 г. областной комитет принял решение «войти с ходатайством перед Временным правительством Сибири о том, чтобы просить Добровольный флот добавить по одному пароходу по восточному и западному побережьям с заходами в Петропавловск, как на прямом, так и на обратном пути, или же частные пароходы, гарантировав достаточное количество грузов» [52, № 14].

Комитет решил командировать во Владивосток заместителя председателя П. Я. Суслыка для «установления сношений с временным Сибирским автономным правительством и членом Учредительного Собрания К. П. Лавровым для защиты нужд Камчатки». В качестве первоочередных вопросов, которые ему следовало решить, были оказание денежной помощи казначейству, обеспечение области продовольствием и предметами первой необходимости и добавление «двух пароходов: один по западному, другой по восточному берегу» [53, л. 62].

7 августа 1918 г. областной комитет обращался к Лаврову с просьбой обязать ДФ направить последний пароход навигации из Владивостока сначала в Хакодате. Здесь он должен был принять грузы для Камчатки, для того, чтобы избежать их ненужной перевозки до Владивостока и перевалки там, значительно удорожавших стоимость товаров для населения. «Это[го] необходимо теперь избежать, поэтому камчатский областной комитет покорно просит Вас сделать соответствующее распоряжение о заходе последнего парохода в навигацию текущего года из Владивостока в Хакодате на прямом и обратном пути, о чем широко известить грузоотправителей и Камчатский областной комитет по телеграфу. В будущем году необходимо составить расписание таким образом, чтобы все пароходы Добровольного флота обязательно посещали Хакодате» [54, л. 8].

Ограниченное число судов требовало четкой организации их погрузки. В связи с этим петропавловский агент ДФ Н. Д. Голубецкий обращался к промышленникам с просьбой заблаговременно сообщать ему о количестве предполагаемых к отправке грузов, «дабы своей своевременной заявкой агентству представлялась возможность распределения свободного места на судах в интересах каждого из отправителей». Недостаток пароходов стал причиной того, что все бочки и соль, предназначенные для камчатского Союза кооперативов, остались на причалах во Владивостоке, и лишь небольшая часть их пришла в область уже к концу хода лосося [52, № 41, 89].

Желая увеличить число судов, обслуживающих потребности полуострова, областной комитет 16 августа 1918 г. отправил Лаврову телеграмму с просьбой «возбудить ходатайство о передаче двух пароходов для нужд Камчатки: “Шилка” и “Аргунь”... Постарайтесь взять пароходы, для Камчатки [они] крайне необходимы» [54, л. 10, 12]. (Как видно, обещанный ранее пароход «Якут» в распоряжение областных властей так и не попал).

По расписанию 9—10 августа в Петропавловске ожидался пароход ДФ с новостями «о всех событиях последних дней», а также японское судно из Хакодате со второй партией соли и большим количеством различных товаров. На нем в город должен был прибыть японский консул С. Огата [52, № 15, 17].

Пароход («Эривань») пришел только 15 августа. Среди прочих грузов он привез партию керосина в жестяных банках, упакованных в ящики. Некачественная укупорка вызвала сильную течь, почему агентство ДФ предлагало «господам грузополучателям озаботиться

скорейшей приемкой керосина, дабы своевременной приемкой предупредить излишний ущерб». В обратный рейс на «Эривани» намеревался отправиться местный житель И. Бахтин, просивший у областного комитета разрешения наняться на него кочегаром [52, № 35, 36].

В августе 1918 г. на западной Камчатке работали «Астрахань» и «Тверь», совершавшие дополнительные рейсы, назначенные по ходатайству областного комитета. Здесь, по сведениям смотрителя рыболовства В. Л. Дымского, на промыслах у русских предпринимателей скопилось 5 280 бочек соленой рыбы и более 600 т лососевой икры. На р. Большой предприниматели Грушецкий, бр. Капцан, Браков, Гурьев, Заикин и японская трудовая артель заготовили 1 700 бочек рыбы и 10 800 пудов икры. В Кихчике на промысле М. Люри были готовы к отправке 2 000 бочек рыбы и 6 500 пудов икры, в Пымте у Золотарева — соответственно 100 и 1 600, на р. Коль у Худякова — 50 и 3 500, у фирмы «Астраханский Холодильник» — 200 и 1 500, на участке Золотарева — 30 и 2 000. На р. Брюмке «Астраханский Холодильник» и предприниматель Новаков заготовили в общей сложности 2 400 пудов икры, а промышленник Надецкий на р. Воровская — 1 200 бочек и 9 500 пудов икры, а также 50 тыс. засоленных рыбин [52, № 34, 38].

18 августа в Петропавловск зашел пароход «Монгугай». На нем приехал инструктор кооперации П. С. Маловечкин, назначенный Союзом приамурских кооперативов представителем в Усть-Камчатск. (В октябре 1919 г., Маловечкин возглавил подпольный ревком, позже сместивший колчаковский управляющего область и восстановивший советскую власть). Механик «Монгугая» М. Романович получил разрешение областной власти «производить разведки на каменный уголь в пределах стоверстной полосы» для изучения возможности применения его на судах, обходивших побережье, и пополнения запасов топлива на промежуточных бункеровочных базах.

23 августа областной комитет для предотвращения завоза в область спиртного, пресечения пьянства и недопущения обмена спирта на пушнину постановил «сообщить Добровольному флоту и капитанам пароходов: не допускать продажу спиртных напитков на пароходах, курсирующих по Камчатке». Коменданту Петропавловска и начальнику милиции поручалось «лиц, появляющихся в нетрезвом виде, арестовывать и производить дознания» [52, № 35].

4 октября из Петропавловска во Владивосток ушла «Эривань». Ее капитан отказался выполнить распоряжения управляющего делами ДФ и областного комиссара о снятии 150 чел., находившихся на рыбных

промыслах по побережью от Усть-Камчатска до Петропавловска. Этим рабочим, прибывшим сюда на сезон и имевшим запас продовольствия лишь до осени, угрожала зимовка без продуктов и теплой одежды. Областной комитет обратился с ходатайством «о присылке на Камчатку дополнительно парохода ввиду того, что последний пароход не сможет доставить всех продовольственных грузов» [52, № 67].

По распоряжению правления ДФ, 7 октября из Владивостока за людьми и грузом вышел «Ставрополь». На рассвете 18 октября он прибыл в Петропавловск, имея на борту 600 мест в адрес продовольственной управы и Союза кооперативов. На обратном пути судно вновь зашло в Петропавловск. Вечером 21 октября «Ставрополь» покинул Камчатку и направился во Владивосток [52, № 69, 79, 80].

23 ноября из Хакодате на Камчатку вышел «Симферополь» — последний пароход навигации 1918 г. Он пришел в Петропавловск 29 ноября. Спустя два дня агент ДФ извещал желающих выехать с полуострова о том, что выдача им билетов будет производиться 6 и 7 декабря, а также в день отхода за три часа до отплытия. Багаж и грузы склад агентства намеревался принимать только после полной разгрузки судна. 7 декабря областной комитет ходатайствовал перед ДФ о том, чтобы «Симферополь» на обратном пути из Усть-Камчатска сделал еще один заход в Петропавловск. Судно вышло из порта 8 декабря курсом на Усть-Камчатск. 18 декабря оно направилось во Владивосток через Хакодате [52, № 118, 128].

В целом расписание на 1918 г. ДФ выдержал. Вместо предусмотренных восьми заходов в Петропавловск, как свидетельствуют приведенные ниже сведения из источников [48, 50, 52], он выполнил двенадцать. К плановым рейсам добавились три дополнительных, совершенные по просьбе областных властей, в одном из которых пароход посетил порт дважды. Тем не менее, приведенные данные показывают резкое сокращение количества отечественных судов, работавших на северных линиях. Такое же число пароходов ДФ посетило порт в 1917 г. всего за два месяца.

Дата прибытия, название судна

1. 2 мая, «Томск» из Владивостока первым восточно-камчатским рейсом.
2. —, «Сишан» вторым восточно-камчатским рейсом.
3. —, «Эривань» третьим восточно-камчатским рейсом.
4. 26 июня, «Монгугай» из четвертого восточно-камчатского рейса.
5. 10 июля, «Адмирал Завойко» из Владивостока.
6. 18 июля, «Сишан» из Владивостока.

7. 28 июля, шхуна «Хозан-Мару».
8. 29 июля, «Командор Беринг».
9. 31 июля, японский вспомогательный крейсер «Мусаши-Кан».
10. 3 августа, «Лейтенант Дыдымов» с восточного побережья.
11. 11 августа, «Мусаши-Кан».
12. 12 августа, «Лейтенант Дыдымов» с м. Лопатка.
13. 15 августа, «Эривань».
14. 18 августа, «Монгугай».
15. 22 августа, «Ставрополь».
16. 1 сентября, «Лейтенант Дыдымов» с восточного побережья.
17. 10 сентября, «Якут».
18. 11 сентября, «Адмирал Завойко».
19. 12 сентября, «Лейтенант Дыдымов».
20. 16 сентября, «Ставрополь».
21. 20 сентября, «Якут».
22. 18 октября, «Ставрополь».
23. 18 ноября, «Ставрополь».
24. 19 ноября, «Симферополь» из Хакодате.

Итого: 24 судна (21 русское, из них 12 — ДФ).

Дата ухода, название судна

1. 28 июня, «Монгугай» во Владивосток.
2. 1 июля, «Командор Беринг» в Усть-Камчатск.
3. 19 июля, «Сишан» в анадырский рейс.
4. 22 июля, «Адмирал Завойко» по побережью Камчатки.
5. 2 августа, «Командор Беринг» в Усть-Камчатск, «Эривань» на Командорские острова.
6. 4 августа, «Мусаши-Кан».
7. 26 августа, «Ставрополь» на восточное побережье.
8. 26 августа, «Монгугай».
9. 19 сентября, «Ставрополь» во Владивосток.
10. 25 сентября, «Адмирал Завойко» на Командорские острова.
11. 24 сентября, «Командор Беринг» во Владивосток.
12. 2 октября, «Монгугай» во Владивосток.
13. 4 октября, «Эривань» во Владивосток.
14. 6 октября, «Якут» во Владивосток.
15. 10 октября, «Адмирал Завойко».
16. 21 октября, «Ставрополь».
17. 22 ноября, «Ставрополь» в Кроноки.
18. 8 декабря, «Симферополь» в Усть-Камчатск.

Итого: 19 судов (18 русских, из них 11 — ДФ).

Кроме пароходов ДФ на Камчатке в 1918 г. работали суда других ведомств. Так, в июле по западному берегу крейсировало охранное судно Управления государственных имуществ «Командор Беринг».

Помимо основных обязанностей по охране промыслов, оно выполнило специальное задание: доставило в Петропавловск экспедицию ихтиолога Павленко. Затем «Командор Беринг» направился в Усть-Камчатск. В этом рейсе на его борту находилась экспедиция известного исследователя Дальнего Востока В. К. Арсеньева.

В течение 1918 г. на побережье Камчатки потерпели аварии несколько японских судов: в июле пароход затонул близ Большерецка, в этом же месяце в Охотском море погибло судно «Сейма-Мару». Причины последней катастрофы остались неизвестны. В начале августа неподалеку от Кичиги сел на мель пароход «Кохо-Мару» [52, № 11, 16, 21].

В начале сентября 1918 г. областной комитет рассматривал ходатайство японца И. Сиодзи о разрешении ему поднять затонувший в 1911 г. пароход «Тордис». Работы было разрешено проводить в соответствии с «русским законами согласно статье второй Портсмутского договора, заключив с японским подданным... контракт, запросив предварительно условия» [52, № 48].

13 января 1919 г. областные власти, подведя итоги закончившейся навигации 1918 г., снова обратили внимание руководства ДФ на то, что ему следует соблюдать «не только интересы рыбопромышленников, но и населения, страдающего от недостатка как пароходных рейсов, так и от полного отсутствия судов местного плавания». Они предлагали предоставить местным агентам ДФ большие права «в деле направления рейсов по обслуживанию камчатских побережий». Во избежание же злоупотреблений, агентирование судов ДФ в Усть-Камчатске и Охотске следовало предоставлять лицам, не связанным с предприятиями, использующими для своих нужд какие-то конкретные рейсы.

От ДФ требовали «иметь на пароходах погрузочные, выгрузочные и перевозочные средства, отвечающие требованиям местного мореплавания, в виде кунгасов и мощных катеров», облегчающие и ускоряющие разгрузку судов и делающие ее более безопасной. Для обеспечения постоянной связи областного центра с материком впервые поднимался вопрос об установлении круглогодичной навигации: ДФ предлагалось «рассеять создавшееся мнение о невозможности зимнего рейса в Петропавловск» [55, № 143]. Однако зимой 1918—1919 гг. плавания сюда не совершались.

В ноябре 1918 г. адмирал А. В. Колчак объявил себя Верховным Правителем России. В феврале 1919 г. его правительство учредило должность управляющего Камчатской областью, на которую назначило

Н. Н. Червлянского, некогда руководившего канцелярией губернатора Н. В. Мономахова. Червлянский приехал на полуостров 31 мая 1919 г. До его прибытия в Петропавловск обязанности управляющего областью выполнял И. Д. Добровольский.

Сообщение о том, что первый пароход навигации 1919 г. должен отправиться на Камчатку 18 апреля, пришло в Петропавловск 14 марта [55, № 186]. Вечером 9 апреля в Камчатском областном правлении состоялось совещание по выработке расписания рейсов на предстоящий год. По имевшимся сведениям, его вскоре должно было утвердить портовое совещание во Владивостоке. Предварительно число рейсов 1919 г. устанавливалось таким же, как и в 1918 г., за исключением «кругового» рейса, который вновь не планировался из-за недостатка судов.

Утвержденное во Владивостоке расписание, опубликованное 16 мая, превзошло ожидания камчатцев: оно предусматривало выполнение тринадцати весенних рейсов вместо восьми (приложение 1.5). Это стало возможным из-за возврата части судов ДФ, реквизированных американцами в 1918 г.

Первый рейс 1919 г., намеченный началом на 18 апреля, должен был проходить по обычному маршруту: Хакодате — Петропавловск — Командоры — Усть-Камчатск — Петропавловск — Владивосток. Порядок осенних рейсов пока определен не был. Впрочем, составленное расписание не выдерживалось: так, уже 20 апреля клиентура оповещалась о том, что первый пароход выходит из Владивостока не 18, а 23 апреля [55, № 207, 216].

На весеннюю навигацию 1919 г. ДФ установил следующие размеры фрахтовых ставок:

- пассажирские перевозки: первым классом 18, вторым — 12, третьим — 6 коп. с человеко-мили;
- оплата за питание: первый класс 15, второй — 10 руб. в сутки;
- грузовой тариф (с пудо-фута), руб.: кондитерские и канцелярские изделия, лекарства, оборудование, галантерея и одежда, масло, сало, мясо, сахар, чай, спиртное, табак, консервы — 3,75; рыбные продукты — 2,85; мука, овощи, посуда, крупа — 2,5; рыболовные принадлежности — 2,15; бочки, соль, лес, стройматериалы — 1,50.

Стоимость доставки безмоторных лодок и кунгасов определялась в 0,65 руб. за кубический фут объема (0,0284 м³), паровых и моторных катеров — в 62,5 руб. за тонну водоизмещения. При перевозках между пунктами побережья фрахт взимался в половинном размере.

Погрузка и выгрузка одного пуда груза на пароход обходилась нанимателю во Владивостоке в 25 коп., в остальных пунктах — в 60.

Летом 1919 г. правительство выделило для населения охотско-камчатского и чукотско-анадырского побережий товаров на 1 500 тыс. руб. и сумму в 10 000 тыс. руб. на закупку продовольствия [4, л. 143].

С началом навигации, по примеру прошлого года, охрану порядка в Петропавловске принимала на себя местная милиция. 30 апреля ее начальник В. Ю. Закржевский оповестил население об особых мерах по предотвращению проникновения в город спиртного. С прибытием первого судна и до его отхода запрещались «снос с парохода» и продажа спиртных напитков и пива. Администрации судов должны были до начала разгрузки заявлять в управление милиции о количестве привезенного спиртного. Горожанам не разрешалось посещать суда до их приемки областными властями и подъезжать к ним на шлюпках после восьми часов вечера. Всех сходящих с пароходов «в случае сомнения» разрешалось досматривать [55, № 221, 222].

Открыл навигацию 1919 г. пароход ДФ «Тверь». За ним в начале июня пришел «Симферополь», доставивший японскому торговцу Кичуки материю, обувь, парфюмерию, вино и пиво, консервы, продукты, в том числе и конфеты [55, № 250]. Позже выяснилось, что суда привезли не только товары и продовольствие: 14 июня местная газета сообщала о вспышке в городе опасного заболевания. «В городе... сильно свирепствует так называемая “испанская лихорадка”. Болезнь эта завезена с материка с последним пароходом» [55, № 254]. (В 1933 г. «Тверь», переименованная в прославленный В. В. Маяковским «Теодор Нетте», вошла в состав Тихоокеанского флота в качестве минного заградителя. Последний рейс на Камчатку легендарный пароход выполнил летом 1947 г. Ныне его остов находится в Авачинской губе).

23 июля 1919 г. из Владивостока в колымский рейс вышел пароход «Ставрополь» под командованием П. К. Грюнберга. После захода в Хакодате он должен был следовать в Петропавловск, где ожидался 2 августа. Судно пришло немного раньше — в пять часов утра 31 июля. Отправившийся затем к устью р. Колымы пароход не смог из-за льдов подойти к берегу. 23 сентября в Петропавловске получили сообщение о том, что «Ставрополь», простояв около двух недель, намерен вернуться обратно во Владивосток [55, № 291, 294, 334].

Во время плавания моряки «Ставрополя» оказали помощь экипажу шхуны «Бельведер» торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о»,

погибшей на пути в Нижне-Колымск в водах Ледовитого океана. 23 декабря стало известно о том, что «Ставрополь» находится в двадцати милях от м. Северный и в одной миле от берега, команда и пассажиры чувствуют себя хорошо [55, № 342, 404]. Затертый льдами пароход, не сумев пробиться к чистой воде, был вынужден зазимовать.

В течение 1919 г. в охотско-камчатских водах работало значительно большее количество судов ДФ, чем в прошлом году. Их, выполнивших в общей сложности 26 рейсов, насчитывалось 15: «Яна», «Инди-гирка», «Тобольск», «Симферополь», «Тверь», «Астрахань», «Сишан», «Нижний Новгород», «Кишинев», «Ола», «Томск», «Тура», «Витим», «Монгугай» и «Ставрополь».

В Петропавловск заходили девять из перечисленных судов: «Тверь», «Симферополь», «Тобольск», «Астрахань», «Ставрополь», «Монгугай», «Инди-гирка», «Томск» и «Сишан». На охотском побережье находился пароход «Нижний Новгород». В ноябре 1919 г. во время его погрузки в Охотске погибла почта, среди которой, кроме обычной корреспонденции, находились два пуда золота и пушнина. Потери оценивались более чем в 932 тыс. руб. [55, № 373].

В феврале 1919 г. ДФ отправил «Колыму» из Владивостока в Одессу с грузом бобов и почтой для Кавказа и юга России. 29 января население Петропавловска извещалось о том, что из-за отсутствия зимой паромной связи между Камчаткой и материком, сообщения в европейскую Россию следует отправлять по радио во Владивосток, откуда они далее будут следовать до адресатов на «Колыме» [55, № 151]. По окончании рейса судно осталось на Черном море, а в 1922 г. константинопольское правление ДФ незаконно продало его за долги английской фирме. Вернулась «Колыма» на Дальний Восток только в 1925 г. [56, с. 46].

22 октября 1919 г. из Петропавловска во Владивосток ушли «Адмирал Завойко» и «Сишан». «Завойко» направлялся на зимовку. На нем для доклада «главному начальнику края» выехал управляющий областью Н. Н. Червлянский. Вот как он оценивал состояние транспортного обслуживания Камчатки: «Сообщение с г. Владивостоком поддерживается пароходами Добровольного флота, причем в г. Петропавловск заходит только небольшая часть пароходов, идущих по восточному побережью, с остальными же частями области г. Петропавловск имеет связь через г. Владивосток, вследствие чего на почтовое сообщение затрачивается времени от двух до шести месяцев» [57, с. 6].

Червлянский обратился в правление ДФ с ходатайством об организации захода в Усть-Камчатск парохода одного из последних осенних

рейсов: здесь на промыслах оставались 45 рабочих и 5 000 пудов груза. 15 ноября в Петропавловск пришло сообщение о том, что если позволит погода, то выходящее из Владивостока судно зайдет в Усть-Камчатск за оставшимися там людьми. 20 ноября 1919 г. в последний рейс на Камчатку отправился «Томск». Вначале он зашел в японский порт Отару за углем для Петропавловска. На судне на полуостров ехал епископ Петропавловский и Камчатский Нестор [55, № 365, 375, 378].

Пароход доставил в адрес Петропавловского кооператива и Всероссийского Центрального союза потребительских обществ (Центросоюза) 35 000 пудов товаров на сумму около 4 000 тыс. руб. 10 декабря агентство ДФ просило получателей незамедлительно принять выгруженные на пристань с «Томска» товары, боящиеся мороза, так как «недостаточность теплых помещений для хранения подобных грузов вынуждает агентство складывать их в холодный пакгауз и на улице, где груз рискует подвергнуться порче от замерзания» [55, № 395].

Выход «Томска» из Петропавловска переносился несколько раз. 15 декабря местная японская колония устроила проводы консула С. Огата, который собирался выехать на нем во Владивосток. Пассажирские билеты агентство ДФ выдавало 17 и 18 декабря. Пароход ушел в Усть-Камчатск только 21 декабря, а вскоре Петропавловск получил сообщение о том, что ему «благодаря стараниям пароходной администрации удалось в селении Усть-Камчатск снять людей». 24 декабря пароход прошел мимо Петропавловска во Владивосток. На нем Камчатку покинул епископ Нестор [55, № 397, 401, 403, 407].

Командоры в 1919 г. обслуживала «Астрахань». 26 апреля 1919 г. правительство А. В. Колчака организовало во Владивостоке Управление рыбными и морскими звериными промыслами Дальнего Востока. В круг его обязанностей входило содержание командорских котиковых, бобровых и песцовых промыслов. Оно же должно было обеспечивать население и промысловый надзор всем необходимым [58, л. 40].

Заведующий островными пушными и рыбными промыслами А. И. Черский 1 сентября 1919 г. докладывал управлению о своих сообщениях по организации такого снабжения. По его мнению, «продуктивная служебная работа по заведованию промыслами на Командорских островах мыслима лишь при условии прекращения обслуживания островов пароходами Добровольного флота, командный состав которых, кроме обычной скупки пушнины за спирт, занимается усиленной антигосударственной агитацией среди местного населения (имеется в виду большевистская пропаганда. — С. Г.)... Для обслуживания

Командорских островов Управлению необходимо иметь собственное судно с достаточным количеством тонн грузоподъемности; до приобретения же такового следует обратиться к морскому министру за содействием на этот предмет».

Помимо этого, Черский предлагал изменить маршрут движения судов таким образом, чтобы сначала они заходили на о. Медный, на котором находилась резиденция заведующего промыслами, а уже после этого шли на о. Беринга. В этом случае у заведующего могла появиться дополнительная возможность совершить служебную поездку. Впервые с этой идеей Черский обращался в сентябре 1916 г. еще к бывшему Министерству государственных имуществ, но поддержки он тогда не получил [59, л. 16—17, 22].

7 сентября 1919 г. Черский сообщал в Петропавловск и Владивосток о том, что острова плохо снабжены продовольствием, и его недостаток «грозит весьма тяжелыми последствиями для жителей, администрации. Необходим на Командоры еще экстренный заход парохода, кроме «Астрахани»» [59, л. 24].

Проблему с продуктами частично можно было разрешить на месте: для этого островитян следовало снабдить современными рыболовными снастями. Главным орудием лова местным жителям служили примитивные удочки. 30 октября 1919 г. заведующий промыслами просил начальство прислать образцы ставных и краболовных сетей с инструкциями по их установке, а также сетной дели, крючков и поплавков. Он полагал, что «обучение местных жителей употреблению более совершенных орудий лова особенно важно для успешной организации подкормки песцов» [59, л. 32].

Заходы различных судов в Петропавловск в течение навигации 1919 г. по неполным данным источника [55] показаны ниже.

Дата прибытия, название судна

1. 22 мая, «Тверь».
2. 24 мая, «Симферополь».
3. 1 июня, «Адмирал Завойко» из Владивостока.
4. 13 июня, два японских миноносца, шхуна предпринимателя Бойко из Владивостока.
5. 11 июля, «Тобольск» из Владивостока.
6. 14 июля, «Астрахань».
7. 25 июля, охранный крейсер «Командор Беринг».
8. 26 июля, посыльное судно «Якут» и военный транспорт «Улисс», японский пароход «Фуакамисан-Мару».
9. 27 июля, гидрографическое судно «Охотск».

10. 31 июля, «Ставрополь», японская учебная шхуна «Оссоро-Мару».
11. 12 августа, «Улисс».
12. 13 августа, «Командор Беринг» с восточного побережья Камчатки.
13. 15 августа, «Адмирал Завойко».
14. 16 августа, военный транспорт «Диомид».
15. 17 августа, «Якут» и «Охотск» с восточного побережья Камчатки.
16. 21 августа, «Астрахань» из Владивостока.
17. 23 августа, японская шхуна «Отори-Мару».
18. 25 августа, японский пароход «Корю-Мару», «Улисс».
19. 26 августа, «Симферополь» из Владивостока.
20. 28 августа, «Индиگیرка» из Владивостока.
21. 29 августа, «Якут».
22. 30 августа, «Монгугай» из Владивостока, «Диомид».
23. 31 августа, японский пароход «Нихон-Мару».
24. 1 сентября, «Тобольск» из Анадыря.
25. 9 сентября, «Улисс» из Большерецка.
26. 29 сентября, «Адмирал Завойко», пароход Морского ведомства (видимо, «Якут»).
27. 3 октября, «Индиگیرка».
28. 5 октября, «Сишан» с западного побережья Камчатки, «Симферополь».
29. 15 октября, «Адмирал Завойко» с Командорских островов.
30. 9 декабря, «Томск» из Владивостока.

Итого: 40 судов (33 русских, из них 14 — ДФ).

Дата ухода, название судна

1. 24 мая, «Тверь».
2. 26 мая, «Симферополь».
3. 17 июля, японские миноносцы в Усть-Камчатск.
4. 12 июля, японская шхуна «Отори-Мару».
5. 16 июля, «Тобольск» в Усть-Камчатск и Анадырь.
6. 17 июля, «Астрахань».
7. 27 июля, «Командор Беринг» на Командорские острова, «Футоками-сан-Мару» в Налычево.
8. 28 июля, «Охотск».
9. 2 августа, «Якут».
10. 16 августа, «Улисс» на Командорские острова.
11. 21 августа, «Командор Беринг» на м. Лопатка.
12. 28 августа, «Астрахань» на Командорские острова.
13. 29 августа, «Якут».
14. 31 августа, «Симферополь».
15. 2 сентября, «Якут» и «Улис».
16. 7 сентября, «Диомид», «Индиگیرка».
17. 9 сентября, «Тобольск».
18. 15 сентября, «Улис».
19. 17 сентября, «Адмирал Завойко» на Командорские острова.

20. 30 сентября, «Улисс» во Владивосток.
21. 6 октября, «Симферополь» во Владивосток.
22. 7 октября, «Адмирал Завойко» в Шемлячик и на Командорские острова, «Индибирка» во Владивосток.
23. 22 октября, «Адмирал Завойко» на зимовку во Владивосток, «Сишан» во Владивосток.
24. 21 декабря, «Томск» в Усть-Камчатск.

Итого: 30 судов (26 русских).

В течение навигации у берегов Камчатки произошла одна большая авария, в результате которой погиб вышедший 25 июня из Японии на промысел в б. Наталия пароход «Фуруми-Мару», принадлежавший С. Хейсиро и О. Окутаро. На нем находилась 26 чел. команды и шестеро грузчиков [55, № 325].

В целом за 1919 г. ДФ выполнил по северным линиям рекордное за все время своего существования количество рейсов — 26. Их совершили, в общей сложности, 15 судов. Как показано выше, в течение года в петропавловский порт пароходы ДФ заходили не менее 14 раз. С их помощью Камчатка, во всяком случае ее административный центр, были обеспечены достаточным количеством продовольствия.

25 декабря 1919 г. уполномоченный Министерства снабжения и продовольствия по Камчатской области, заведующий продовольственным отделом областного управления П. А. Смирнов объявил о том, что «в целях предотвращения спекулятивных операций и равномерного распределения между населением необходимых продуктов по удешевленным ценам» населению будут выданы карточки на основные продовольственные товары [55, № 406].

30 декабря 1919 г. совещание при уполномоченном определило имевшееся в городе общее количество самых необходимых товаров и продуктов и решило установить строгий учет их наличия у частных торговцев. Одновременно вводились карточки на муку, рис, растительное и сливочное масло, квашеную капусту, мыло, сало, порох и патроны. Теперь их запрещалось вывозить из города без разрешения уполномоченного, а получать в казенном складе и в частных магазинах можно было только по карточкам.

Месячная норма продуктов на одного человека включала: пуд муки, три фунта крупы и сала, четверть фунта чая, полтора фунта бобового масла, три банки консервированного молока, пять фунтов кислой капусты и один фунт монпансье (леденцов). Кроме этого, каждой семье полагались три банки томата, по три фунта свечей, мыла и соли, десять коробок спичек, два десятка яиц, по полфунта перца и хмеля,

десять фунтов лука и один китайский веник. «Картофель, свежая капуста, соленые огурцы и чеснок отпускаются из склада в любом количестве. Лица, покупающие из пекарни хлеб, получают карточку на хлеб по 50 фунтов на человека в месяц взамен муки».

26 декабря 1919 г. были объявлены цены товаров, находившихся на городском продовольственном складе, на 1920 г., табл. 1.14.

Таблица 1.14

Вид продуктов и товаров	Единица измерения	Стоимость, руб.
Мука первого сорта	пуд	160
Мука второго сорта	пуд	140
Соль крупная	пуд	120
Соль столовая	фунт	4
Крупа манная	фунт	8
Крупа гречневая, горох и пшено	фунт	4
Рис	фунт	10
Чай байховый	фунт	25
Монпансье	фунт	30
Сало свиное	фунт	28
Томат, стеариновые свечи	фунт	30
Мыло	фунт	20
Мясо-солонина, дробь, сухофрукты	фунт	40
Порох	фунт	400

Любителям соленых огурцов пришлось бы выложить за их десяток 15, пуд квашеной капусты обошелся в 120, свежей — в 200, пуд картошки — в 120 руб., также оценивался и овес. Товары стоили, руб.: мужские ботинки — 300, сатин и ситец — 35 и 25 за аршин, керосин — 300 за фунт, стекло оконное — 3 000 за ящик [55, № 407]. Цены на товары в частных магазинах, «ввиду тяжелых условий покупки и сильного колебания курса рубля» устанавливались свободными.

В начале 1920 г. в Петропавловске находилось следующее количество товаров первой необходимости (в пудах): муки — 13 000, крупы — 2 390, сахара — 400, монпансье — 80, табака — 500, масла растительного и сливочного — 240, отрубей и жмыха — 1 400, соли — 2 300, овощей — 1 780. Кроме них имелись 600 ящ. спичек, 500 ящ. керосина в банках, 19 000 фунтов байхового и 30 000 плиток кирпичного чая, 2 800 банок консервированного молока, 250 пудов свечей, 115 пудов пороха и дроби, 28 000 шт. патронов, а также нитки, разная обувь, 50 000 аршин различной ткани, 700 кочанов свежей капусты. [60, № 4].

С учетом того что городское население в этот время не превышало 1 300 чел., а большинство жителей имело огороды, собственный

скот и промышляло рыбалкой, имевшиеся запасы можно было считать достаточными. Правда, сложившиеся цены для большинства государственных служащих оказались «кусачими». Для сравнения: в декабре 1919 г. месячное жалование в Дирекции маяков и лоций составляло от 401 до 553 руб. 17 января 1920 г. военно-революционный комитет решил увеличить его в несколько раз [61, л. 11]. Аналогичное повышение затронуло и других служащих. Так, в августе 1920 г. заведующий областным продовольственным отделом получил на руки 2 063,5 руб., а наборщик областной типографии — 1 639 руб. [62, л. 10—14].

Новый 1920 г. оказался для Камчатской области одним из самых сложных в части организации регулярного движения судов с материка и завоза продовольствия и снабжения. Определенную роль в этом сыграло и изменение политической обстановки: пало правительство Колчака, а в ночь с 9 на 10 января власть в Петропавловске захватили большевики, создавшие временный военно-революционный комитет во главе с П. С. Маловечкиным. Управляющего областью Н. Н. Червлянского арестовали. Во Владивостоке Приморская областная земская управа объявила себя Временным правительством. Оно придерживалось буржуазно-демократических принципов. В марте 1920 г. был избран новый владивостокский Совет, в котором большинство мест принадлежало большевикам.

Так в Приморье сложилось двоевластие. Оно распространилось и на ДФ. После свержения колчаковского наместника во Владивостоке генерала Розанова часть руководства управления делами флота на Дальнем Востоке выехала на пароходе «Орел» в Японию. Отсюда оно стало руководить работой нескольких судов, захваченных при заходе в японские порты. Управляющий ДФ Л. Ф. Компанион в это время находился в Париже. Весной 1920 г. оставшееся во Владивостоке управление ДФ было реорганизовано. В сфере его влияния оказалась остальная часть пароходов.

Временное правительство Дальнего Востока (Приморская областная земская управа) распространила свою власть на всю дальневосточную территорию, в том числе и на Камчатку. В качестве своего уполномоченного оно в июле 1920 г. командировало в Петропавловск Н. В. Кочергина, прибывшего сюда на «Томске». При назначении Кочергина на должность его кандидатуру не согласовали с камчатскими представителями во Владивостоке (П. С. Маловечкиным и Д. М. Бадах). Помимо неожиданного появления, Кочергин настооро-

жил местную власть тем, что начал «свою деятельность уполномоченного помимо областного комитета». Учитывая «враждебное отношение населения на местах к назначенным лицам, а тем более без ведома избранной населением власти», военревком заключил, что окончательное признание полномочий Кочергина будет осложнено [63, л. 3—6]. В итоге его главенство в области оказалось формальным.

Известно, что первое судно в 1920 г. пришло на Камчатку из Владивостока в середине мая. Надежные сведения о подходе к берегам полуострова казенных и частных транспортов в местных источниках прослеживаются с начала второй половины года. 1 июля 1920 г. в Петропавловск прибыла из Хакодате с товарами и продуктами купленная в Иокогаме М. Д. Воронцом шхуна «Авача». Вскоре она направилась в Анадырь и далее на север. В начале июля в порту ожидалась шхуна с товарами из США в сопровождении купца А. И. Караева [64, № 139]. Торговый дом «Гиббард, Свенсон и К^о», потерявший в прошлом году свой «Бельведер», развозил товары по побережью на шхуне «Камчатка», вышедшей 15 июля из Петропавловска в район Анадыря.

29 июня из Владивостока в Петропавловск под командованием капитана Добержанского отправилось гидрографическое судно «Охотск». Вечером 8 июля оно вошло в порт. На судне, кроме экипажа численностью 66 чел., находились 12 членов экспедиции под руководством полковника Г. В. Давыдова, намеревавшегося обследовать район Кроноки — Озерная. По пути «Охотск» подошел к месту недавней аварии охранного крейсера «Командор Беринг», севшего на камни около м. Лопатка. «Охотск» намеревался стянуть пострадавший корабль на воду, но после обследования его корпуса это было признано неосуществимым из-за опасности затопления. Для снятия «Командора Беринга» требовалась помощь спасательных судов из Владивостока.

На «Командоре Беринге», вышедшем из Хакодате 9 июня, на Камчатку следовала научная экспедиция в составе шести человек, снаряженная шведским географическим обществом. Здесь же находился промысловый надзор во главе с помощником инспектора рыболовства В. М. Перроном. По его данным, авария произошла 14 июня. Люди, никто из которых не пострадал, высадились с крейсера на берег, где пробыли до 24 июня. На следующий день их доставили в Петропавловск японские миноносцы [39, л. 75].

В результате кораблекрушения шведы лишились большей части своего оборудования. Петропавловское высшее начальное училище

пришло на помощь «по силе возможности... в их научных нуждах», выделив ученым ряд приборов и инструментов [64, № 144, 145].

7 июля уполномоченный областного военно-революционного комитета М. П. Воловников от лица местной власти выразил японскому морскому командованию «благодарность за доставку в г. Петропавловск всех потерпевших аварию на пароходе “Беринг”. Русское спасибо японским морякам!» [64, № 141].

По полученным в конце июля сведениям, из Владивостока для спасения «Командора Беринга» вышли два парохода. 4 августа в Петропавловск прибыл однотипный охранный крейсер «Лейтенант Дыдымов», 8 августа — ледокол «Байкал». Однако спасательные работы запоздали: к этому времени корпус крейсера разломился пополам, и единственное, что оставалось сделать — это снять с него отдельные части и наиболее ценное оборудование [64, № 166].

«Охотск» работал на Камчатке до осени 1920 г. 28 августа на нем в б. Вилючинскую выехала группа исследователей под руководством П. Т. Новограбленова, намеревавшаяся подняться на Вилючинский вулкан. 4 сентября она вернулась в город на шлюпке.

Почти одновременно с «Командором Берингом» на восточном берегу Камчатки в начале июля около Усть-Озерной погребло японское судно «Котобуки-Мару». Его команде также посчастливилось спастись. Кроме них, летом 1920 г. близ Хакодате потерпел аварию пароход ДФ «Яна», следовавший из Владивостока в Петропавловск. На нем откатила машина. На помощь пришел направлявшийся на Камчатку японский пароход «Мийо-Мару», взявший «Яну» на буксир и доставивший ее обратно в Хакодате. Груз «Яны», переданный на «Томск», отправился на полуостров позднее. Сам «Мийо-Мару» пришел в Петропавловск 4 июля. Вечером 13 июля сюда зашел еще один японский пароход — «Корю-Мару», принадлежавший рыбопромышленнику С. Цуцуми. 15 июля он ушел по маршруту Озерная — Усть-Камчатск — Петропавловск — Хакодате [64, № 140, 148].

18 июля в Петропавловск прибыл «Томск» под командованием К. А. Дублицкого. На нем с заданием провести денежную реформу приехал уполномоченный Временного правительства И. Ф. Голованов и представитель Министерства финансов. Судно доставило в адрес продовольственного комитета и Центросоюза значительное количество продовольствия, в том числе муку, чай, сало, соль.

В предыдущий заход «Томска» на Камандору местные жители обменяли на нем за бесценно (на спиртные напитки) много дорогостоящей

пушнины. В этот раз облизполком принял меры к тому, чтобы такой невыгодный «обмен сырья на продукт» не повторился. Комиссар народной охраны Н. П. Фролов осмотрел судно и обнаружил на нем несколько ящиков со спиртом, коньяком и виски, принадлежавших пароходному ресторатору и корейской грузовой артели. Все спиртное описали и выгрузили. 28 июля «Томск» ушел на север Камчатки и Чукотку [64, № 151, 154, 159]. 29 августа судно находилось в Анадыре.

4 августа в Петропавловске встречали зимовавший в полярных льдах «Ставрополь». Он освободился из ледового плена в Чукотском море и 19 июля вышел в Берингов пролив. После недолгой стоянки, 6 августа пароход ушел во Владивосток. По слухам, гулявшим в городе, правление ДФ намеревалось специально приспособить его для обслуживания Камчатки [47, № 167]. Во время стоянки со «Ставрополя» выгрузили продуктов на сумму 50 тыс. золотых руб. [4, л. 146].

В июле и августе охотско-камчатское побережье обходил военный транспорт «Магнит». 16 августа он пришел в Петропавловск. В воскресенье 22 августа команда «Магнита» совместно с городскими любителями сценического искусства устроила театральный вечер. Гостям показали драму в одном действии «Любовь шута», водевиль «Кисонька» и дивертисмент, а по окончании — устроили танцы. Весь сбор моряки передали местному обществу «Просвещение». 4 сентября «Магнит» отправился на Командоры, затем, выгрузив там продовольствие, — вернулся во Владивосток [64, № 176, 191].

В целом снабжение Охотско-Камчатского края в 1920 г. протекало с большими сложностями, ряд северных районов не получил продуктов в требующемся объеме. 29 августа о критическом положении телеграфировал Средне-Колымск: «Здесь крайне острый продовольственный кризис, уже год, как питаемся исключительно мясом, и то в ограниченном количестве. Если не будет оказана помощь из Якутска или Гижиги, зимой будет голод...» [64, № 189].

В середине августа пришло сообщение о том, что из Владивостока должны выйти для обслуживания рыбных промыслов и побережья три парохода: «Астрахань» — в Гижигу и далее до Аяна; «Кишинев» — в Палану и затем до Мономахово; «Яна» — в Петропавловск, на Командоры и до Корфа [64, № 173].

Первой в путь 7 сентября отправилась «Яна», пришедшая в Петропавловск 16 сентября. Она доставила множество грузов, в процессе обработки которых возникло опасение, что все они не вместятся в портовые пакагузы и их часть придется сложить на пристани под

открытым небом. Агентство ДФ обращалось к грузополучателям (правительственным учреждениям, кооперативам и частникам), прося вывозить грузы «по мере выгрузки, так как нахождение их не в закрытых помещениях и отсутствие достаточного числа брезентов может подвергнуть грузы подмочке дождями, также вызвать и хищения». Попутно оно слагало с себя ответственность за их сохранность.

22 сентября пароход ушел на восточное побережье полуострова. На нем отправился в поездку уполномоченный по Камчатской области Кочергин. В начале ноября «Яна» вернулась в Петропавловск, где приняла грузы для западного побережья. Затем, после обхода ряда населенных пунктов, она намеревалась вернуться, забрать пассажиров и уйти во Владивосток [64, № 235].

20 ноября на пути во Владивосток «Яна» попала в жестокий шторм и потеряла руль. Ей на помощь пришел американский пароход «Повлет», отбуксировавший аварийное судно в Хакодате. Владельцы «Повлета» потребовали за спасение «Яны» вознаграждение в размере 300 тыс. иен. Эту сумму правление ДФ признало чрезмерно высокой. В результате спора между ДФ и американцами «Яну» пришлось продать в Хакодате с аукциона, а вырученную за нее сумму потратить на оплату спасательных работ.

Последний пароход навигации 1920 г. ожидался в Петропавловске в конце сентября. Предполагалось, что им будет «Томск». На обратном пути он должен был забрать солдат «распушенной камчатской армии» и доставить их за казенный счет во Владивосток. 4 декабря на Камчатке получили неофициальную информацию о том, что сюда 7 декабря должен выйти «Ставрополь». Даты заходов этих судов в Петропавловск установить не удалось.

В октябре 1920 г. состоялся Третий областной съезд. Отсутствие в течение года нормального парового сообщения с охотским побережьем привело к тому, что делегаты Охотского уезда на съезд не прибыли. С 15 мая 1920 г. с уездом прервалась и телеграфная связь. Не было на съезде делегации и от Чукотского уезда, правда, совсем по другой причине: «не было их и на предшествовавших съездах, так как чукчи по особенностям своего характера не решаются отправляться далеко от родины» [65, л. 3].

Съезд наказал камчатской делегации в Народном собрании Дальневосточной республики (ДВР), созданной 6 апреля 1920 г. и включившей полуостров в свой состав, войти «в сношение с подлежащими ведомствами о предоставлении для обслуживания Камчатской области

в отношении продовольственном и административном, и, в особенности, — в отношении осуществления рыболовного надзора, — небольшого судна, которое могло бы зимовать на Камчатке, и, вместе с тем, выразить протест ведомству внутренних дел против задержки парохода «Адмирал Завойко», принадлежащего камчатской областной администрации и до некоторой степени осуществлявшего вышеназванные нужды области» [65, л. 29].

23 октября 1920 г. областной народно-революционный комитет просил правление ДФ разрешить вывезти с Камчатки безработных на «условиях предоставления флотом бесплатного проезда». Спустя две недели, 5 ноября, рассматривалась возможность оплаты проезда из средств облисполкома, но не в Петропавловске, как того требовал ДФ, а во Владивостоке [66, л. 171, 195 об.].

Количество судов, посетивших Петропавловск в 1920 г., подсчитанное по неполным данным источника [64], приведено ниже.

Дата прибытия, название судна

1. 1 июля, шхуны «Зинчо-Мару» и «Авача» предпринимателей Козлова и Воронца.
2. —, японский военный транспорт «Кошу» и 9-й отряд миноносцев.
3. 4 июля, японский пароход «Мийо-Мару».
4. 8 июля, «Охотск».
5. 13 июля, пароход «Корю-Мару».
6. 18 июля, «Томск».
7. 4 августа, «Ставрополь».
8. 8 августа, ледокол «Байкал».
9. 9 августа, «Кошу».
10. 16 августа, «Магнит».
11. 24 августа, «Охотск».
12. 31 августа, японский крейсер «Нийтака».
13. 4 сентября, японская шхуна, арендованная Шеболдаевым.
14. 16 сентября, «Яна» из Владивостока.

Всего: 15 судов (3 — ДФ).

Дата ухода, название судна

1. 1 июля, «Зинчо-Мару» в Уку.
2. 15 июля, шхуна «Камчатка» американского торговца Свенсона в Анадырь.
3. 28 июля, «Томск».
4. 6 августа, «Ставрополь» во Владивосток.
5. 10 августа, «Нийтака».
6. 16 августа, «Кошу» в Японию; «Байкал» во Владивосток.
7. 17 августа, шхуна «Свобода» Захарова.
8. 4 сентября, «Магнит» на Командорские острова.
9. 22 сентября, «Яна» на восточное побережье Камчатки.

Всего: 10 судов.

Эти данные свидетельствуют о резком уменьшении численности судов ДФ, плававших в охотско-камчатских водах в 1920 г. В эту навигацию на северных линиях работали шесть его пароходов: «Астрахань» — на охотском побережье, «Кишинев» — на западной Камчатке, «Томск», «Яна» и «Ставрополь» — на восточной Камчатке, «Эривань» — на чукотско-анадырском берегу. Всего летом 1920 г. они доставили из Владивостока на полуостров продуктов на общую сумму 350 тыс. руб. золотом [4, л. 146].

Недостаток русских судов восполняли иностранные, зачастую грубо нарушавшие правила судоходства. 31 августа 1920 г. в р. Анадырь вошел пароход без флага. Он не остановился возле таможенного поста. Посланный вдогонку катер изъяс оказавшиеся не в порядке судовые документы, по которым установили, что пароход принадлежит американцу М. Готшалку. 2 сентября было «произведено следствие об обстоятельствах прибытия и хищнической деятельности Готшалка. От него взята подписка о явке в Петропавловск, обеспеченная денежным залогом» [64, № 192].

Японский флот представляли не только обычные торговые суда и транспорты, обслуживавшие рыбалки, но и боевые корабли. В Петропавловск заходили (императорское военное судно “Кошу” и 9-й отряд миноносцев), прибывшие на Камчатку «с единственной целью охраны рыбалок и японских подданных, проживающих на территории Камчатской области». Кроме них, на побережье находился крейсер «Нийтака».

Имевшиеся во Владивостоке русские охранные суда и вооруженные пароходы вполне могли самостоятельно обеспечить порядок на рыбных промыслах. Поэтому появление на Камчатке, давно находившейся под пристальным вниманием Японии, военного флота расценивалось как подготовка к захвату полуострова. Любая провокация по отношению к японским подданным теперь могла стать поводом для вооруженного выступления непрошенных гостей и оккупации области.

Количество перевезенных судами ДФ по северным линиям грузов и пассажиров в течение 1917—1920 гг. показано в табл. 1.15 [8].

Таблица 1.15

Год	Ввоз		Вывоз		Итого	
	груз, т	пас.	груз, т	пас.	груз, т	пас.
1917	27 200	4 800	20 800	5 700	48 000	10 500
1918	11 300	5 300	11200	4 600	22 500	9 900
1919	12 800	5 200	17 600	5 000	30 400	10 200
1920	3 200	1 400	4 800	1 200	8 000	2 600

Как видно, грузооборот 1920 г. по отношению к 1917 г. снизился в шесть раз, а объем пассажирских перевозок — более чем вчетверо.

В начале 1921 г. Камчатская область по-прежнему входила в состав ДВР. В конце января 1921 г. находившаяся во Владивостоке камчатская делегация под руководством И. И. Гапановича сообщила о том, что она добивается от Народного собрания ДВР и Временного правительства «обеспечения камчатских служащих продовольствием на 1921 г. Приобретено небольшое количество медикаментов. Хлопочем об отпуске средств на учебники; с валютой очень тяжело» [67, № 5].

Продукты были выделены в начале весны, 10 марта их собирались грузить на «Адмирал Завойко», выход которого в Петропавловск и на Командоры намечался на конец месяца. Петропавловское казначейство ожидало с ним денежного подкрепления. «Завойко» отправился на Камчатку только 24 апреля, а пришел сюда 4 мая [67, № 12, 15].

Задержка объяснялась тем, что приморская Госполитохрана получила сведения о том, что Гапанович вовлек команду «Завойко» в заговор с целью захвата власти на Камчатке. В связи с этим судно решили передать военному ведомству и заново укомплектовать его экипаж. 21 апреля «Адмирал Завойко» вошел в состав Сибирской военной флотилии в качестве посыльного судна. Его командиром стал бывший офицер А. И. Ключ. Гапановича на судно не допустили, а на Камчатку на нем отправился уполномоченный Приморского областного правления и Дальбюро ЦК РКП(б) А. С. Якум.

«Адмирал Завойко» привез продовольствия на сумму 125 тыс. золотых руб., чего для обеспечения населения области было недостаточно. В июне из привезенных им медикаментов отдел «Народного здоровья» и городская лечебница скомплектовали и отправили на побережье на шхуне торговой фирмы «Сайденберг и Виттенберг» аптечки для пяти фельдшерских пунктов [67, № 29].

Яхта из Петропавловска вышла на Командоры. После возвращения в порт 26 мая, на ней получили известие о произошедшем во Владивостоке перевороте: здесь пришло к власти монархическое Временное Приамурское правительство бр. Меркуловых. На «Завойко» из штаба Сибирской флотилии пришел приказ о немедленном возвращении. Пробольшевистски настроенная команда яхты отказалась идти во Владивосток. 9 июня судно по настоянию А. С. Якума направилось в нейтральный Шанхай, в котором оно простояло более полутора лет.

В апреле 1921 г. областная делегация сообщила в Петропавловск о намерении ДФ в открывающуюся навигацию тремя пароходами —

«Томском», «Сишаном» и «Кишиневом» — выполнить шесть рейсов, при условии, если ему будет выделено 7 400 т бункерного угля и субсидия в размере 50 тыс. золотых руб. [67, № 19, прил.].

Продовольственная экспедиция на «Кишиневе» отправилась из Владивостока 10 июня. Через десять дней пароход прибыл на западное побережье в Озерную. Здесь положение с продуктами обстояло относительно неплохо: при необходимости их можно было получить на складе рыбоконсервного завода С. Грушецкого. Острой нужды в товарах не испытывали также Опала, Голыгино и Усть-Большерецк. А вот в Утке, Мономахово и Крутогорово судно встретили с радостью — здесь запасы съестного подошли к концу [68, л. 3].

16 мая 1921 г., в преддверии начинающегося навигационного периода, городской Трудовой союз служащих и рабочих зарегистрировал «Первую петропавловскую трудовую артель», намеревавшуюся заняться различными сдельными и поденными работами. В их число входила и разгрузка приходящих в порт пароходов. Услуги по выемке грузов из трюмов и доставке их в пакгаузы оценивались в 15 коп. с пуда, а за переброску грузов в пакгаузы с пристани — в 10 коп. [67, № 24, прил.].

6 июня в Петропавловск из Ванкувера пришла шхуна «Каско», зафрахтованная английской фирмой «Гудзон-Бей». Представители фирмы намеревались получить монопольное право на скуп камчатской пушнины, предлагая взамен услуги по снабжению местного населения товарами. Облнарревком выдал шхуне разрешение на каботажное плавание с заходом для выгрузки с нее товаров в Голыгино, Большерецк, Облуковино, Хайрюзово, Тигиль, Усть-Камчатск и Анадырь в открываемые там торговые склады. «...Население Камчатки, благодаря снабжению главных пунктов области, будет иметь возможность пользоваться дешевыми и в достаточном количестве товарами».

В Петропавловске тем временем продолжали борьбу против спаивания местного населения: зашедший 17 июня пароход «Сишан», выполнявший чукотско-анадырский рейс, осмотрела комиссия облнарревкома. На судне она конфисковала множество запрещенного к ввозу алкоголя: шесть пудов спирта в банках, 645 так называемых «старичков» (бутылок японского спирта), 262 бутылки водки, а также вино и коньяк. Водку уничтожили, а спирт, оставленный для медицинских целей, был «слит в бидоны, опечатан и сдан на хранение начальнику народной охраны; выдаваться будет по мере надобности городской лечебнице». Попутно ликвидировались запасы, изъятые в прошлом году на «Томске» [67, № 31].

Во время обхода восточного побережья «Сишан» спас команду японского парохода «Бансе-Мару», налетевшего вечером 24 августа в тумане в районе м. Кроноцкого на береговые скалы. Это судно, зафрахтованное Демби, следовало в Усть-Камчатск и на Командоры. На обратном пути «Сишан» 6 сентября зашел в Петропавловск. Во время плавания он стал свидетелем грозного природного явления — извержения одного из вулканов Карымской группы.

2 сентября, когда «Сишан» подошел к устью р. Шемлячик, вулкан дымился, выбрасывая вверх огромные черные клубы. На следующий день его деятельность усилилась, а 4 сентября над жерлом показалось «вместе с дымом пламя». По переданному в Петропавловск описанию извержения, «в подзорную трубу было видно, как из жерла кратера вылетали огромные раскаленные камни. Весь день на пароход сыпался вулканический пепел светло-серого цвета... 5 сентября деятельность вулкана, очевидно, достигла своего апогея... дальше одной мили в море ничего не было видно... пепел непрерывно падал на пароход».

К ночи «Сишан», опасаясь катастрофы, снялся с якоря и ушел в море, оставив на промыслах часть грузов и сорок рабочих. Несмотря на то что к полудню следующего дня пароход отошел от устья реки на сто миль и двигался полным ходом, вулканический пепел продолжал опускаться на его палубу. 8 сентября «Сишан» ушел во Владивосток.

В августе 1921 г. в Петропавловск зашел пароход «Томск». На нем инспектор городских училищ П. Т. Новограбленов привез учебников и ученических принадлежностей на сумму 1 349 руб. 23 коп. золотом (литературу, 4 400 тетрадей, 13 стоп бумаги, карандаши и пр.). Вышшему начальному училищу досталось из этого груза 564, а начальной школе — 321 книга [67, № 45].

На Командорских островах в эту навигацию из отечественных судов, кроме «Адмирала Завойко», побывали военный транспорт «Магнит» и частный пароход «Тунгус». Первым сюда с промысловым надзором на борту пришел «Магнит», отправленный владивостокским Управлением рыбных и морских звериных промыслов Дальнего Востока, работавшем при правительстве бр. Меркуловых. Во время плавания «Магнит» оказал помощь терпевшей бедствие шхуне «Чайка».

15 августа 1921 г. действовавший в Петропавловске большевистский обларревком уведомил ревкомы островов о том, что после состоявшейся 22 марта 1921 г. передачи Камчатской области из состава ДВР в РСФСР, управление Командорами перешло к нему и центральному советскому правительству. Поэтому теперь всю добытую пушнину

следовало сдавать облнарревкому, намеревавшемуся реализовывать ее при участии аборигенов. Без его разрешения шкурки запрещалось передавать кому бы то ни было «под страхом ответственности перед законами Советской Республики».

Облнарревком требовал не допустить сдачи пушнины на «Магнит». В случае попытки насильственной «экспроприации» населению предлагалось «применить в действие оружие, кого следует арестовать и выслать областному комитету с первым отходящим с островов пароходом». Облнарревком указывал, что часть продовольствия и материалов, шедшие на «Магните», были заготовлены распущенным Рыбосоветом, действовавшим до меркуловского переворота, а другая их часть, погруженная в Хакодате, — закуплена на областные средства.

Владивостокское «Управление...» объявлялось «органом самозванным, никем не признанным». Поэтому оно и следовавший на судне надзор считались не имеющим «никакого отношения к идущим на “Магните” продовольствию и материалам, тем более к Командорским островам и Камчатской области в целом». Командорцы извещались о том, что вскоре к ним должен подойти зафрахтованный облнарревкомом частный пароход «Тунгус», принадлежавший капитанам Ставракову и Крахмалеву, со снабжением, заготовленным при участии представителей островитян [69, л. 6].

«Тунгус» зашел в Петропавловск 8 сентября. На нем в качестве «командированного по снабжению» отправился представитель облнарревкома А. С. Лукашевский. Судно доставило на острова дрова, товары и продовольствие на сумму 90 тыс. золотых руб.

Так как «Магнит» не взял с собой всего необходимого Командорам, то 1 августа 1921 г. владивостокское «Управление...» заключило в Хакодате с фирмой «Демби и К^о» договор о дополнительной поставке. В счет частичной оплаты товаров оно выделило 7 000 иен, засчитав остальную сумму недоимками фирмы и ее платежами по арендуемым промыслам. Демби обязался завезти на острова на своем или арендованном пароходе продукты и 200 т угля [70, л. 2].

Как известно, 24 августа зафрахтованный им пароход «Бансе-Мару» затонул. Облнарревком решил недостающий на островах уголь, погибший на «Бансе-Мару», и другое снабжение привезти на других судах. Он предложил это сделать фирмам «Демби и К^о» и «Гиббард, Свенсон и К^о». Обе компании согласились с выдвинутыми условиями. 13 сентября хакодатская контора Демби сообщила о том, что вместо «Бансе-

Мару», она отправляет другой пароход, который должен был помимо Командоров зайти в Петропавловск, Шемлячик и Жупаново.

Вот так «совместными» усилиями «красных» и «белых» были обслужены Командорские острова в 1921 г. Областные власти констатировали, что они «в этом году снабжены так, как не снабжались уже многие годы» [67, № 44, 45].

Японский флот, как военный, так и транспортный, по-прежнему хозяйничал в местных водах. Зимой 1920—1921 гг. в Петропавловске стояли транспорт «Канто» и крейсер «Ивами». 25 марта 1921 г. информационное агентство Кокусай известило о том, что правительство Японии «решило отправить броненосец или крейсер и четыре истребителя (контрминоносца. — С. Г.) к берегам Камчатки для обеспечения японских рыбных промыслов в течение лета, с мая по сентябрь».

По сообщению газеты «Иомиури», в качестве предложения к этому называлась передача правительством ДВР Камчатской области в состав РСФСР. В это время между ДВР и Японией шли переговоры «по поводу японских прав на рыбные промыслы вдоль берегов Камчатки... Читинское правительство передало права на Камчатку или с целью избежать объяснений по поводу пересмотра русско-японского договора, или желая сделать этот вопрос предметом обсуждения между японским правительством и Советами... В том или в другом случае японское правительство вынуждено будет принять собственные меры для охраны в будущем сезоне рыбной ловли. Поэтому понятно, что японские власти решили вооружить рыболовные суда и отправить военные корабли для защиты своих прав» [67, № 24].

20 мая крейсер «Ивами» посетил о. Беринга. Его команда доставила сюда спиртные напитки. К вечеру все население острова было пьяно. Утром следующего дня японцы привезли «подарки»: девять пудов риса и старые вещи, сложив их возле помещения островного комитета. Собрание жителей острова решило «подарки» возвратить, отправив их на «Адмирале Завойко» в Петропавловск для передачи обратно на крейсер. Сделать этого не удалось, так как начавшийся шторм вынудил яхту уйти в море [67, № 25].

В середине июня в Петропавловск на смену ушедшим «Ивами» и «Канто» прибыли крейсер «Чигосе» и три миноносца. Командовал этим отрядом капитан 1-го ранга К. Эндо. По его заявлению, цель прихода японских кораблей заключалась «просто в защите и обеспечении жизни и имущества японских подданных, в покровительстве привилегиям, приобретенным японцами в этом крае, следовательно, Япония не имеет

никакого намерения вмешиваться во внутренние дела России» [67, № 30]. (Интересно, является или нет «вмешательством во внутренние дела» присутствие военного флота одного государства в территориальных водах другого без его официальной на то просьбы?).

8 августа на о. Беринга местные жители задержали по подозрению в браконьерстве шестерых японцев. Для разбирательства их отправили на японском военном транспорте в Петропавловск. Однако спустя месяц нарушителей здесь так и не увидели, по поводу чего высказывалось мнение, что «едва ли это будет сделано, так как известно, что японские транспорты с Камчатки ушли» [67, № 44].

7 сентября 1921 г. флотилия миноносцев покинула берега полуострова и отправилась на зимовку в Японию.

Ослабление государственной власти в России, занятой кровопролитной гражданской междоусобицей, способствовало бесконтрольному хозяйничанию японцев на всем побережье Охотско-Камчатского края. Зачастую это выливалось в недостойные для представителей великого государства формы. По пришедшему с «Сишана» сообщению, ехавшие на нем с промыслов японские рабочие агрессивно вели себя по отношению к русским пассажирам. По свидетельству очевидцев, «только благодаря благоразумию русских, все наглые выходки японских рабочих были терпеливо снесены и обошлись без инцидента» [67, № 44].

Этот случай был не единственным. Инспектор рыболовства Н. Н. Белов в отчете о деятельности промыслового надзора в Западно-Камчатском районе в 1921 г. сообщал о том, что японцы совершенно не выполняли его законных требований. Они заявляли, что «русского правительства нет, а потому они, действуя по инструкции своего Общества рыбопромышленников (Кумияй), не признают русский надзор и считаются с ним совершенно не намерены... В принципе придерживаясь русско-японской конвенции, ввиду отсутствия русской законной власти, они получили все документы в Японии и с русским надзором поэтому считаться не будут...».

Японцы не только игнорировали распоряжения, но и нередко оскорбляли должностные лица. Это позволяли себе не только администраторы промыслов, но и обычно дисциплинированные простые рабочие. «“Русский собака”, “русский дурак” и другие более красочные слова были обыденными возгласами японских рабочих по отношению к проходящему надзору». Отмечались и случаи прямого нападения: один из японцев набросился на промыслового надсмотрщика с ножом [40, л. 337, 339 об.].

Дальневосточные русские военный и транспортный флоты принимали непосредственное участие в драматическом гражданском противостоянии. После владивостокского переворота 26 мая 1921 г., в Петропавловске продолжал действовать большевистский облнарревком. 20 мая 1921 г. он получил от назначенного советским комиссаром Камчатки П. И. Кларка телеграмму с сообщением о том, что «предположено установить государственное снабжение населения предметами потребления посредством товарообмена контрагентств кооперации. Средства отпущены...». Далее запрашивалась потребность области в продовольствии и снабжении [67, № 26].

В начале июня 1921 г. Дальбюро ЦК РКП(б), ввиду предстоящей борьбы с меркуловским правительством, дало указание доставить на Камчатку снабжение для организации партизанских баз. Для этой цели оно намеревалось снарядить «спецэкспедицию» под руководством Кларка. Груз на полуостров должен был везти из Шанхая зафрахтованный английский пароход «Ральф Моллер».

В начале сентября в Петропавловск пришло сообщение о том, что «на днях выходит из Шанхая пароход с грузом и средствами для Камчатки и Командорских островов; привезет необходимое для годовой потребности: продовольствие, одежду, обувь, стройматериалы, плавсредства и прочее» [67, № 26, 43]. Предполагалось, что его будет сопровождать «Адмирал Завойко», но на деле яхта осталась в Шанхае. В сентябре зафрахтованное судно вышло в море. В районе японского порта Муроран его перехватила «белогвардейская» канонерская лодка Приамурского правительства «Батарей».

Вот как позже, в апреле 1922 г., оценивала эти события противная сторона: «Власть, находящаяся в Петропавловске и Владивостоке, имеет свои пароходы, имеет небольшие средства и заботится о Камчатке, не забывает ее. С этой властью считаются соседние государства и живут с ней в дружбе, не мешая ей возрождать русское государство. Посмотрим теперь, какова власть, ушедшая в тайгу... Не желая признавать Владивосток, наши властители выписывают себе из Читы руководителя Кларка. Кларк едет в Шанхай, фрахтует английский пароход, покупает 10 000 винтовок и пулеметы, берет с собой чрезвычайку... и направляется на Камчатку, чтобы уничтожить контрреволюцию. На Камчатку Кларк и Якум, “благотетель Камчатки”, телеграфируют, что едет пароход, который везет все, что нужно для Камчатки, то есть хлеб, сахар, масло и прочее. Но когда в Японии задержали и разгрузили пароход, то стало известно, что есть и ружья, и пулеметы, и патроны,

и чрезвычайка, а хлеба, сахару, сала, масла, медикаментов и других необходимых предметов нет и в помине...» [71, № 15].

27 июля 1921 г. облнарревком, получивший сведения о том, что на Камчатку готовится выйти «Магнит», обсуждал меры противодействия возможной высадке с него вооруженного экспедиционного отряда. Облнарревком полагал, что «Магнит» идет с целью «захвата власти и отторжения Камчатки от Советской России». Облнарревком, «избранный всеми трудящимися области на Третьем областном съезде Советов, признавая за собой всю полноту власти», постановил не допустить высадки с судна никого, кроме местных жителей, возвращающихся домой «с явно миролюбивыми намерениями». В случае прибытия на судне вооруженного отряда, с ним решено было вступить в переговоры «по недопущению высадки такового отряда, но если эти способы борьбы окажутся недостаточными, Комитет будет вынужден прибегнуть к оружию против захватчиков, посягающих на законную власть, избранную всеми трудящимися Камчатки...» [67, № 37].

«Магнит» вышел из Хакодате 2 августа, 12 августа он зашел в Петропавловск. Вместо ожидаемого экспедиционного отряда на нем прибыл промысловый надзор в составе 12 чел.

Опасения большевиков насчет вооруженного захвата власти были не столь уж и неосновательны. Так, после прихода «Томска» выяснилось, что его капитану «было предложено посадить сто пятьдесят человек вооруженного отряда, так называемых “бочкаревцев” (по имени командира есаула В. И. Бочкарева. — С. Г.), для высадки их в Петропавловске и, главным образом, в Охотске». По словам «заслуживающего доверия лица», командование судна и пассажиры «протестовали против посылки на Камчатку каких бы то ни было вооруженных отрядов. Какой результат был по этим ходатайствам, неизвестно, так как “Томск”, не дождавшись посадки отряда, ушел на Камчатку».

Следующим судном, прибытие которого ждали на Камчатке с опасением, должен был стать «Кишинев». Отправка на нем из Владивостока военной экспедиции была вполне вероятна. С одной стороны, местные большевики считали, что меркуловское правительство не будет дробить свои военные силы, отвлекая их для захвата Камчатки, но с другой — ему это нужно было сделать для упрочнения своего положения и влияния, тем более с учетом того, что полуостров не имел значительных вооруженных формирований, способных противостоять регулярным войсковым частям.

По поступившим в Петропавловск сведениям, в конце сентября пароход «Кишинев» и канонерская лодка (военный буксир) «Свирь», готовые к выходу из Владивостока на охотское побережье и Камчатку с отрядом Бочкарева, «в последнюю минуту были приведены в негодность повреждением машин. Предполагают, что повреждение произведено красными матросами» [67, № 41, 48].

Если такое повреждение и было, то оно задержало отряд ненадолго: «Свирь» с Северным экспедиционным отрядом численностью 150 чел. отправилась из Владивостока 25 сентября. 3 октября она пришла в Охотск. Вскоре сюда прибыл и «Кишинев», доставивший 250 чел. во главе с Бочкаревым и генерал-майором Н. А. Поляковым. Суда имели на вооружении всего одно морское орудие без снарядов и небольшую 45-миллиметровую пушку.

6 октября «Кишинев» двинулся вдоль охотского побережья, а находившийся на нем отряд в течение октября занял Олу, Гижигу, Наяхан, Ямск. В этот же день в Петропавловске в городском Народном доме прошло общее собрание горожан и жителей окрестных селений по поводу ожидаемого прибытия бочкаревцев. Собрание, «считая недопустимым нарушение мирной жизни граждан области и всякую политическую перемену путем насилия», решило оказать облнарревкому «моральную поддержку в ведении переговоров» с бочкаревцами. Для этого оно избрало делегацию из уважаемых в городе людей: Ч. К. Щипчинского, городского головы Е. А. Колмакова, В. И. Святого, А. И. Шкляева, Г. А. Машихина, Н. П. Косыгина и Е. Ф. Одынца [67, № 51].

28 октября «Свирь» вошла в Авачинскую бухту. Переговоры вести не пришлось: члены облнарревкома с верными им людьми ушли в сопки. Советская власть в Петропавловске была низложена. 29 октября со «Свири» высадились казаки во главе с Н. А. Поляковым. 11 ноября в порт прибыл «Кишинев», на борту которого находился новый глава региона — особоуполномоченный Временного Приамурского правительства в Охотско-Камчатском крае — известный дальневосточный рыбопромышленник Х. П. Бирич.

Навигация 1921 г. завершилась в ноябре. За ее период в Петропавловск заходили не менее 16 судов (подсчитано автором по данным источника [67]):

- 4 мая — «Адмирал Завойко» из Владивостока;
- 6 июня — торговая шхуна «Каско» из Ванкувера;
- 17 июня — пароход ДФ «Сишан» из Владивостока;
- 20 июня — японский крейсер «Читосе» и три миноносца;

- 22 июля — торговая шхуна «Бендер Броз»;
- 12 августа — военный транспорт (канонерская лодка) «Магнит» из Владивостока;
- конец августа — пароход ДФ «Томск» из Владивостока;
- 6 сентября — «Сишан»;
- 8 сентября — частный пароход «Тунгус»;
- 16 сентября — японский пароход «Уразиво-Мару» из Хакодате;
- 4 октября — частная шхуна «Свобода»;
- 28 октября — военный буксир (канонерская лодка) «Свирь»;
- 11 ноября — пароход ДФ «Кишинев».

Как следует из списка, среди них было всего девять отечественных, а в их числе только лишь три парохода принадлежали ДФ — некогда главному снабженцу Камчатки. Столь резкое сокращение численности стало следствием возникшего внутри ДФ противостояния.

К 1921 г. он имел более сорока пароходов с общим тоннажем около 173 000 т. Частая смена правительств, регулярные изменения состава правления самого флота, разобщенность двух главных портов России — Владивостока и Одессы, — привели к тому, что он разделился на две части: «белую» с управлением в Париже и «красную», ориентированную на Советскую Россию. На Дальнем Востоке первую половину возглавлял главный агент в Японии Н. Д. Федоров, вторую — директор-распорядитель Д. А. Лухманов.

Финансовые затруднения Приморского правительства, поддержка ряда влиятельных капитанов и бывших царских консулов в иностранных портах, а также денежная помощь «белого» правления позволили Федорову захватить за границей часть судов. В их число входили «Индиگیرка», «Симферополь», «Тобольск», «Симбирск», «Пенза» и «Георгий». Владивостокское правление летом 1921 г. ведало пароходами «Астрахань», «Взрыватель», «Защитник», «Кишинев», «Монгугай», «Олег», «Сишан», «Ставрополь», «Томск», «Яна», «Эльдорадо», «Эривань» и «Чифу». Кроме них имелись паровой плавающий 75-тонный кран, буксирный ледокольный пароход «Диомид», несколько барж, буксирных и разъездных катеров, а также бывший крейсер «Москва».

Все остальные суда делились также на две группы: девять пароходов, реквизируемых британским правительством, и двенадцать, руководимых правлением в Константинополе [67, № 25].

Ограниченные финансовые возможности владивостокского правления, малая численность находящегося в его ведении флота, плохое

техническое состояние судов, — стали причинами резкого сокращения активности ДФ в охотско-камчатских водах.

Навигация 1922 г. начиналась в условиях, когда во Владивостоке и в Петропавловске у власти находились представители одного политического направления. Это расценивалось противниками советской власти как вполне закономерное явление. «Ведь даже десятилетние ребята всякого камчадала отлично понимают, что Камчатка без Владивостока существовать не может, и кто владеет Приамурской областью, к тому в силу естественной экономической связи должна присоединиться и Камчатка. Учитывая этот совершенно правильный взгляд камчадалов, коммунисты стремятся теперь убедить, что Советская Россия будет помогать Камчатке через Шанхай, но, Боже мой, на какую же простоту населения надо рассчитывать, чтобы иметь нахальство доказывать возможность такой перспективы. Ведь у коммунистов в Шанхае только один маленький пароходик “Завойко”... Спрашивается, каким же образом пароход “Завойко” мог бы осчастливить Камчатку своим посещением, когда в распоряжении Приамурского правительства во Владивостоке находится целый флот из нескольких десятков кораблей, среди которых есть много судов военных, отлично вооруженных? ...Для всякого здравомыслящего человека ясно, что советские корабли... могут попасть на Камчатку разве только по воздуху...» [71, № 11].

Первым в 1922 г. на Камчатку пришло гидрографическое судно «Охотск», отправленное по решению «особого по Охотско-Камчатскому краю совещания из лиц, знакомых с краем, служивших и работавших там», возглавляемого Рудневым. Совещание, предназначенное для оказания «культурно-экономической помощи, улучшения казенного имущества и хозяйства в крае, выяснения нужд и желаний местного населения», было учреждено при правительстве бр. Меркуловых. Необыкновенно раннее плавание «Охотска» должно было упорочить его влияние [71, № 2].

Пароход пришел в порт 21 января. Городская газета за 29 января сообщила о том, что «торговый дом “Кикучи” доводит до всеобщего сведения граждан гор. Петропавловска и его окрестностей, что пароходом “Охотск” привезены всевозможные товары. Торговля будет производиться путем обмена на пушнину, а также и за наличные». Судно доставило дополнительный запас продовольствия для камчатского воинского отряда [71, № 5, 7]. В середине февраля «Охотск» собирался уйти во Владивосток, но льды, сковавшие акваторию Ковша, сделать

этого ему не позволили. В обратный путь во Владивосток он отправился только 29 апреля.

Весной на полуостров засобирались традиционные поставщики продовольствия и товаров — иностранные фирмы. 10 марта шхуна «Бендер Броз» торгового дома «Сайденберг и Виттенберг» вышла из Сизтла, в апреле отсюда же отправился пароход компании «Гиббард, Свенсон и К^о». В мае он посетил Усть-Камчатск [71, № 13, 21].

После Усть-Камчатска судно Свенсона «Мазатлан» прибыло в Петропавловск, откуда 2 июня оно снялось на западный берег до Охотска. 20 сентября «Мазатлан» снова зашел в Петропавловск. На нем в город прибыл американский консул Томас. 26 сентября судно ушло в Усть-Камчатск, а оттуда — домой в Сизтл.

По сообщению английской компании «Гудзон-Бей», к 20 мая в столицу Камчатки должны были прийти два ее больших парохода с «припасами и всевозможными товарами, специально выбранными для удовлетворения нужд населения. К сведению лиц, имеющих пушнину, что таковая будет приниматься на товары и золото». Первый пароход — зафрахтованный компанией в Японии «Кие-Мару» — вышел из Хакодаге 22 мая. На судне на Камчатку в качестве представителя фирмы возвращался Н. В. Кочергин, бывший уполномоченный по Камчатской области. Судно пришло в Петропавловск 29 мая. Его матросы нарушили действовавший запрет на свободную продажу спиртного, предлагая горожанам купить у них коньяк. Прибывший позже пароход «Бечаймо» в течение сентября сделал несколько рейсов на западный берег Камчатки. В последнем плавании он из-за штормов сумел разгрузиться только в Большерецке, после чего 29 сентября вернулся в Петропавловск. 5 октября «Бечаймо» отправился в Канаду.

Недостаток строительных материалов вынудил городское самоуправление обратиться к крупнейшей рыбопромышленной фирме «Демби и К^о» с просьбой о доставке леса для продажи населению. Фирма телеграммой ответила о согласии. Она же приобрела в Германии для своих нужд 20 000 листов оцинкованного гофрированного железа. Судно с этими грузами ожидалось в Петропавловске в конце июня. В середине июля пришла телеграмма о том, что фирма купила во Владивостоке первую партию леса и собирается отправить ее в Усть-Камчатск, а затем — в Петропавловск [71, № 50].

5 августа из Хакодаге вышел зафрахтованный Демби пароход «Инабасан-Мару» [52, № 53]. 13 августа судно встало в Петропавловске под разгрузку, а через два дня оно снялось в Олюторку. Доставленных

товаров оказалось недостаточно, поэтому фирма обещала прислать еще одно судно с грузами на сумму в 120 тыс. иен. 25 августа пароход «Инабасан-Мару» вернулся из Олюторки, а 27 августа ушел в Хакодате. 3 октября «Инабасан-Мару» вновь заходил в Петропавловск. На нем приехал доверенный фирмы Н. Н. Червлянский, управлявший Камчатской областью в 1919—1920 гг. [71, № 67]. Так причудливо переплелись дороги двух бывших «начальников» Камчатки, теперь служивших другим хозяевам. 5 октября пароход отправился в Хакодате, увозя посетившего полуостров американского консула.

В следующем году Демби намеревался открыть в Петропавловском уезде ряд товарных станций с центральным отделением в областном центре. Уже осенью 1922 г. он совместно со Свенсоном под вывеской компании «Демби, Свенсон и К^о» начал торговлю в Хайрюзово, Палане, Тигиле, Завойло, Ключах и других селениях. Кроме этого, Демби выхлопотал во Владивостоке право аренды на двенадцать лет о. Карагинский [71, № 55, 65].

В начале июня из Хакодате в Петропавловск вышло судно японского торгова Кикучи. 15 июня из Петропавловска на западное побережье отправилась шхуна «Камчатка» фирмы «Нихон-Моохи».

Вечером 30 июня в порт вошел японский пароход «Кайо-Мару», зафрахтованный рыбопромышленником Березовским. Он доставил местным торговцам множество товаров. В пути судно застиг сильный шторм, из-за которого оно значительно запоздало. 3 июля «Кайо-Мару» вышло из Петропавловска курсом в б. Корфа и далее на север. Оно вернулось из Анадыря в ночь с 15 на 16 сентября, а через двое суток ушло в Японию [71, № 39, 43, 62].

В начале мая в Петропавловск пришел с грузами и людьми для петропавловского гарнизона бывший пароход военного ведомства «Взрыватель». Из Петропавловска он готовился выйти на Командоры. Приказом особоуполномоченного в Охотско-Камчатском крае Х. П. Бирича 6 мая для освидетельствования доброкачественности товаров, отправляемых на острова японской фирмой «Нихон-Моохи», назначалась комиссия под председательством исполнявшего обязанности заведующего областной канцелярией В. А. Павлова. В середине мая на Командоры собиралась отправиться шхуна этой же фирмы «Камчатка», пришедшая в Петропавловск 16 мая [71, № 21, 22].

12 мая 1922 г. «Взрыватель» вышел в плавание. Действовавший «в районе г. Петропавловска» свергнутый облнарревком передал своим сторонникам в Усть-Камчатск, что судно с «восемью вооруженными

поляковцами [идет] на Командорские острова. Если возможно передать нашу телеграмму, при первой возможности передайте, в случае, если “Взрыватель” зайдет в устье [р. Камчатки], примите все меры, чтобы захватить его» [72, л. 17].

Облнарревком имел свои виды на богатства островов, которые можно было использовать для ведения партизанской войны. С этой целью он пытался заручиться поддержкой торговых фирм, предложив Демби и Свенсону «командорскую пушнину обмен[ять] на товары, продовольствие и валюту. В случае Вашего согласия, переговоры с Вами поручается [вести] выехавшему в Усть-Камчатск члену областного комитета. Посланному на Командоры биричевому пароходу “Взрыватель” пушнина выдана не будет. Все население в лице Второго Чрезвычайного уездного съезда, за исключением терроризированного Петропавловска, Приамурского правительства не признает» [72, л. 18].

«Взрыватель» благополучно дошел до Командоров. На нем прибыл заведующий училищами Камчатской области П. Я. Сусяк, отправленный «для восстановления порядка». Он заявил заведующему пушными и рыбными промыслами П. Храмову о том, что Бирич заключил контракт с фирмой «Нихон-Моохи», по которому она должна была получить всю пушнину, добытую в 1921—1922 гг. Храмов решил сдать японцам пушнину, имевшуюся на о. Медном, так как «в противном случае фирма не выгрузила бы на остров ни одного фунта муки», а его протесты не достигли бы цели. Понимая невыгодность заключенного контракта, он передал 96 японцам котиковых шкурок, конфискованных на их же браконьерской шхуне [70, л. 4].

5 июля «Взрыватель» ушел из Петропавловска во Владивосток. Желавшие выехать на нем уведомялись о том, что «прием грузов и выдача билетов будет производиться по заявлениям в канцелярии областного управления. Стоимость билетов без продовольствия по первому классу — 90 руб., по второму классу — 70 руб., по третьему классу — 50 руб. Грузы будут принимать по соглашению». На пароходе среди прочих пассажиров с Камчатки выехали супруга и дочь Х. П. Бирича [71, № 32, 43].

17 июля 1922 г. Владивосток известил Бирича о том, что снабжение Командоров передано им фирме «Демби, Бринер и Кушнарев», ей же на комиссионных началах поручалась реализация добытой пушнины. Храмов, летом посетивший Петропавловск, узнал о заключении нового контракта, после чего, прибыв на о. Беринга, распорядился о начале боя котиков, но было уже поздно, так как на лежбищах оказалось много линялого зверя, а потому промысел не состоялся [70, л. 5].

В начале 1920-х гг. Командоры вновь стали приобретать печальную известность тем, что здесь можно было выменять у местных жителей шкурку песца, стоившую 150—200 руб. золотом, на одну-две бутылки спирта. Все население островов в 1921—1922 гг. насчитывало около 400 чел. При этом на о. Беринга промышляли 65 охотников-алеутов, на о. Медном — 57.

Трагическое гражданское противостояние ослабило возможности российских властей оберегать национальное достояние. На острова хлынула масса любителей наживы. Вот как свидетельствовал об этом официальный отчет заведующего промыслами. «Пользуясь происходящими в России событиями, правительственные богатства стали безбоязненно расхищаться пассажирами заходящих сюда пароходов и даже администрацией их, которые, попирая гражданские законы, обратили государственные заповедники в толкучий рынок. Что на пароходы ежегодно сбываются чуть ли не тысячи песцовых, котиковых и, к счастью, очень редко, — бобровых шкур, об этом много было говорено... но такого массового истребления зверя, какое наблюдалось в зиму 1921—22 гг., едва ли существовало» [69, л. 1 об.—2].

14 сентября 1922 г. на пароходе «Инабасан-Мару» на Командоры прибыл новый начальник промыслов Колтановский, сменивший в этой должности Храмова: «Сего числа я вступил в исполнение административных обязанностей...» [73, л. 18].

В навигацию 1922 г. количество судов ДФ, работавших на Камчатке, сократилось до минимума: в их числе были только «Томск», «Кишинев» и «Сишан». Агентство флота в Петропавловске закрылось.

Первым на восточную Камчатку из Владивостока 24 мая вышел «Томск». Его зафрахтовал рыбопромышленник Н. Н. Козлов. Заход судна в Петропавловск ожидался около 3 июня, но на деле оно прибыло только 11 числа. На борту «Томска» находились свыше 600 пассажиров. 13 июля «Томск» отправился на север Камчатки. В начале июня из Владивостока с заходом в Хакодате на западный берег отправился «Кишинев», находившийся во фрахте рыбопромышленников Хрипка и Соловья [71, № 24]. Командовал им капитан Г. М. Гросберг.

Утром 2 августа в Петропавловске появилось судно с хорошо знакомыми камчатцам очертаниями: им оказался японский пароход «Тоикони-Мару», еще недавно называвшийся «Яной» и входивший в состав ДФ. Судно, купленное на аукционе в Хакодате за 61 000 иен, в этот же день ушло на восточное побережье [71, № 53].

8 августа из Владивостока прямым рейсом в Петропавловск вышел пароход «Сишан». 15 августа он пришел в порт. На нем прибыл назначенный начальником петропавловского гарнизона капитан 1-го ранга Б. П. Ильин [71, № 55]. 4 сентября судно отправилось обратно, приняв пассажиров второго и третьего классов, а также грузы «по удешевленному тарифу».

28 июля 1922 г. заседавший во Владивостоке Земский собор заменил правительство бр. Меркуловых Временным Правителем края и Земским воеводой генералом М. К. Дитерихсом. Весть об этом была обнародована в Петропавловске 13 августа [71, № 54]. 24 августа Дитерихс уволил Х. П. Бирича с должности особоуполномоченного, назначив генерал-майора П. М. Иванова-Мумжиева. 2 сентября Бирич уехал во Владивосток «для доклада правительству» на «Томске», пришедшем в Петропавловск 31 августа. Перед отъездом он временно учредил должность начальника Петропавловского уезда, на которую назначил Ф. Д. Стецюка [71, № 56, 57, 62]. 7 сентября «Томск» зашел в Хакодате, а 13 сентября он прибыл во Владивосток.

Новый «начальник края» П. М. Иванов-Мумжиев приехал в Петропавловск на «Сишане» 25 октября [71, № 73]. В день его прибытия на Камчатку во Владивосток вступила Красная Армия. Вместе с генералом прибыла 2-я отдельная пластунская казачья сотня под командованием войскового старшины Лаврова. На время пребывания «Сишана» в порту Иванов-Мумжиев своим приказом от 28 октября запретил продажу в городе спиртного.

«Сишан» привез новую радиостанцию. Доставленный на нем казенный скот оказался частично заражен чумой. После выгрузки двое животных пали. Для предотвращения распространения эпидемии, их туши облили керосином и сожгли, а прах закопали [71, № 67, 75, 77].

Ограниченные возможности ДФ и обстановка революционного времени активизировали в 1922 г. вспомогательный флот различных ведомств, базировавшийся во Владивостоке. Здесь стояли военно-инженерные суда, пароходы бывшего Министерства государственных имуществ, Дирекции маяков и лоций, Владивостокской крепости, Сибирской военной флотилии (в ее составе находилось 25 единиц). Они не только перевозили людей и грузы, но и принимали непосредственное участие в вооруженной борьбе между «красными» и «белыми».

16 июня Бирич обратился к Приамурскому правительству с просьбой об отправке на Камчатку медикаментов, «отсутствие которых резко ощущается населением этой далекой окраины». 30 июня

стало известно, что «правительством сделаны распоряжения о посылке на Камчатку провианта и предметов первой необходимости для населения. Снаряжены три парохода, которые ожидаются на днях в Петропавловске: «Магнит», «Батарейя» и транспорт «Охотск» [71, № 38, 39].

«Магнит» пришел в воскресенье 6 августа. На нем прибыло пополнение для команды стоявшей в Петропавловске канонерской лодки «Свирь», промысловый надзор во главе со старшим смотрителем рыболовства В. Л. Дымским и доверенный торговой фирмы «Чурин и К^о». По распоряжению командующего Сибирской военной флотилией со «Свири» списывались ее командир — поручик по адмиралтейству Р. Я. Салатко-Петрище, четыре офицера, кондуктор, писарь и кочегар. Все они с 9 августа откомандировывались в его распоряжение на отходящем во Владивосток «Сишане». Новым командиром «Свири» был назначен лейтенант Куров [71, № 52, 58].

В ночь на 11 августа моряки «Магнита» участвовали в тушении пожара в порту, начавшегося на стоявшей у пристани шаланде с горючим. Приказом особоуполномоченного 16 августа 1922 г. отличившимся объявлялась «сердечная благодарность за распорядительность, находчивость и самоотверженную деятельность» [71, № 55]. После стоянки «Магнит» отправился на Командоры, 2 сентября он вернулся в порт. Через неделю судно вновь вышло в море.

Не имея возможности справиться на суше с партизанами, блокировавшими Петропавловск, белое командование намеревалось сделать это со стороны моря, где располагало значительными силами в виде вооруженных пароходов. 20 августа начальник петропавловского гарнизона Б. П. Ильин подписал обращение к красным партизанам, предлагая им сложить оружие. Отказывающимся это сделать он обещал «конец... с первыми же морозами, так как я сожгу все деревни, жители которых оказывают вам приют. Военный корабль сметет их в пять минут до основания. И в первую очередь пойдут деревни Халактырка и Жупаново. Жалеть женщин и детей мне не приходится, коль скоро они явятся отродьями такого преступного племени» [74, № 20].

23 сентября в Усть-Камчатске заседали волостной и сельский советы, совместно с военным советом и госполитохраной обсуждавшие меры по защите селения от «банд из г. Петропавловска». От пассажиров, приехавших на японском экспрессе «Кобе-Мару», они получили сведения о том, что в город прибыли воинские подкрепления, а «Магнит», ушедший на Командоры, на обратном пути может направиться в Усть-Камчатск [75, л. 3].

26 сентября 1922 г. Ильин объявил об установлении морской блокады побережья от с. Халактырка до устья р. Шемлячик. Этим он пытался пресечь возможную доставку партизанским отрядам, базировавшимся в районе с. Нальчево, Жупаново, Островного и Калыгирь, снаряжения, вооружения и продовольствия. Все обнаруженные в этом районе суда подлежали конфискации в казну вместе с имевшимися на них грузами [71, № 66]. В море на перехват отправилась канонерская лодка «Свирь».

В конце сентября 1922 г. большевистский военный совет в Усть-Камчатке вырабатывал меры противодействия «Свири», находившейся на восточном побережье. По имевшимся у него сведениям, «Свирь» намеревалась захватить отряд, который партизаны хотели отправить по морю на катерах в район города на так называемый «Петропавловский фронт». Совет постановил: «С целью сохранения ценного груза (оружие, патроны, теплая одежда), предполагаемую поездку отряда морским путем изменить, направив таковой вверх по реке [Камчатке] насколько возможно катером, далее на батах и лошадях». Плавсредства, требующиеся для доставки партизан до с. Машуры, решили «одолжить» у представителя американского торговца Свенсона, а в случае его отказа — отправить их на имевшемся в Усть-Камчатске катере «Болиндер» [75, л. 4].

Известно, что «Свирь» вернулась в Петропавловск с восточного берега 29 сентября. Ее поход, судя по всему, окончился ничем.

«Магнит» в очередной раз пришел в Петропавловск 25 октября. Он привез местному гарнизону 990 пудов оленины и обмундирование. 29 октября в Петропавловске ожидали канонерскую лодку «Батарея», пароход «Взрыватель» и ледокол «Байкал» [71, № 74]. В этот воскресный день команда «Магнита» провела в городском Народном доме танцевальный вечер, привлечший множество горожан. Такой же праздник намечался и на среду 1 ноября. Однако состояться ему было уже не суждено...

25 октября 1922 г. Владивосток заняла красная 5-я Дальневосточная армия. В столице Приморья установилась советская власть. Петропавловск по-прежнему занимали белые части. Утром 1 ноября на имя Ильина пришла телеграмма от морского агента в Токио адмирала Б. П. Дудорова, извещавшая, что командующий Сибирской флотилией контр-адмирал Ю. К. Старк ушел из Владивостока с верными ему кораблями, войсками и беженцами в корейский порт Гензан. В городе стало известно, что администрация и воинские отряды собираются

эвакуироваться. Вечером генерал П. М. Иванов-Мумжиев вызвал городского голову и официально сообщил ему о том, «что город Петропавловск по причине падения города Владивостока и с ним власти правителя Дитерихса будет местным отрядом, во главе с представителями правительства, покинут, и власть в городе передается Петропавловскому городскому самоуправлению».

На следующий день отряды, находившиеся в Петропавловске, погрузились на стоявшие здесь «Сишан» и «Магнит» и навсегда покинули Авачинскую губу. Часть устаревшего вооружения они выбросили за борт: вскоре у пристани ДФ выловили десяток берданок без затворов. По сообщению местной газеты, 2 ноября около 4 часов «действительно все правительственные чины, их отряды и некоторые из граждан на пароходах “Сишан” и “Магнит” снялись с якоря и, выйдя из бухты, направились в южное от Петропавловска направление» [71, № 76].

На короткий период власть в областном центре перешла к городской управе. 7 ноября 1922 г., в пятилетнюю годовщину петроградских событий, город находился «в ожидании вступления партизанских отрядов и областного комитета», будучи «разукрашен красными флагами, а также японскими, китайскими и американскими». Узнав о телеграмме Дудорова, некоторые обыватели «составили себе представление о том, что пароходы уже соединились, и четыре из них идут в Петропавловск». Встревоженная публика выясняла, «правда ли это, и если да, то что намерена предпринять управа?». Для пресечения паники управа издала приказ: «За распространение ложных слухов — ответственность по закону!» [71, № 77].

10 ноября 1922 г. в город вошли партизанские отряды во главе с В. Д. Богомоловым. Их встречали «учащиеся и горожане с хлебом, солью и красными флагами» [1, с. 353].

23 ноября 1922 г. командование 5-й Дальневосточной армии издало приказ о формировании и отправке на Камчатку экспедиционного отряда под командованием М. П. Вольского. Его задачей являлась ликвидация оставшихся на севере области белых отрядов. Начальником штаба этого подразделения был назначен Б. К. Рубцов, комиссаром — В. И. Кручина.

5 декабря 1922 г. отряд на пароходе «Томск», вооруженном четырьмя легкими орудиями, вышел из Владивостока в Петропавловск. Впрочем, теперь «Томск» носил уже другое, в дальнейшем не привившееся, название: «военный крейсер “Главком Уборевич”». Выбор пал на него из-за того, что во Владивостоке не осталось военных судов: корабли

Сибирской военной флотилии покинули порт с эвакуирующимися частями в составе разношерстной «эскадры» адмирала Старка.

Командовал «Уборевичем» капитан Ушаков, комиссарствовал на крейсере Богданов. Два шторма и низкое качество угля задержали крейсер в пути, поэтому в Авачинскую бухту он пришел только 21 декабря. Для борьбы с возможной эпидемией чумы крейсер привез два десятка бутылок противочумной сыворотки, шприцы и карболовую кислоту.

24 декабря его командование уведомляло желающих выехать во Владивосток о стоимости проезда: первым классом — 75, вторым — 60 и третьим — 40 руб. За перевозку пуда груза взималось 45 коп. 30 декабря «Уборевич» покинул Петропавловск. На нем находились и особые «пассажиры»: крейсер вез 23 пленника — «бывших военнослужащих белых банд» [74, № 23—37].

Во время стоянки 28 декабря «культпросвет» крейсера устроил в Народном доме «вечер-кабаре», собравший полный зал зрителей. В соответствии с духом эпохи, в репертуаре появились изменения: «первый раз на здешней сцене дружно была разыграна любителями пьеса В. Кедрова “Коммунистка”». Впрочем, не обошлось и без более привычной камчатским жителям не идеологизированной пьесы-шутки «Трюк для тещ» [76, № 1].

Камчатцев не могла не волновать судьба пароходов ДФ, рассеянных революционными бурями по иностранным портам — они прекрасно сознавали, что от их количества в огромной степени зависит их личное благополучие. В конце 1922 г. к Японии и Китаю с нотой о недопустимости продажи и покупки судов и кораблей, уведенных адмиралом Старком из Владивостока, обратился заместитель народного комиссара иностранных дел РСФСР Л. М. Карахан. Эти действия Совет Народных Комиссаров, теперь единственная власть на территории России, рассматривал «как акты, враждебные русскому народу. Японское и китайское правительства должны содействовать возвращению русских судов во Владивосток» [74, № 37].

Международные обычаи и законы также оказались на стороне Советской России и способствовали передаче ей судов. Первым во Владивосток ночью 2 ноября 1922 г. пришел «Кишинев». 21 ноября вернулся «Томск». Осенью он обходил западное побережье Камчатки. В конце октября пароход направился в Огару [71, № 73]. На нем находилась рыбопродукция, белая администрация и войска. Последние намеревались попасть во Владивосток, но когда судно находилось в море, пришло сообщение о том, что город занят Красной Армией.

Пассажиры потребовали от капитана парохода К. А. Дублицкого следовать в Шанхай или Гензан на соединение с покинувшими приморскую столицу белыми войсками. Капитан, ссылаясь на плохое техническое состояние судна, отказался сделать это, зайдя в Отару. 18 ноября войска сошли с него на берег, а судно ушло во Владивосток.

В течение декабря 1922 г. камчатцы регулярно оповещались о начавшемся возвращении судов во Владивосток. «На пароходах Доброфлота “Симферополь”, “Астрахань”, находящихся в Шанхае, поднят флаг РСФСР. Во Владивосток прибыл пароход Доброфлота “Ставрополь”, полтора года стоявший в Чифу. На пароходе Доброфлота “Орел” возвратились во Владивосток свыше ста беженцев, бежавших во время отступления белых... Пароход “Сишан” с белыми беженцами на борту застрял в Хакодате. Как только “Сишан” освободится от этого ненужного балласта, он сейчас же прибудет во Владивосток. Пароходы Доброфлота “Эривань”, “Астрахань”, “Индибирка”, “Георгий” и “Симферополь”, находящиеся в китайских портах, по подыскании попутного фрахта будут возвращены во Владивосток. Неизвестна еще судьба шести пароходов, угнанных Старком... Во Владивосток из Хакодате возвратился пароход Доброфлота “Сишан”, угнанный белыми» [74, № 22, 23, 35].

После выхода из Петропавловска, где «Сишан» не получил угля, его капитан П. А. Кашкин, вместо того, чтобы идти на соединение с адмиралом Старком, направился в Хакодате. Здесь через неделю военные покинули пароход, а капитан повел его на родину.

В январе 1923 г. список судов был расширен. «Морской транспорт Владивостока возрастает. Во Владивосток возвратился пароход Доброфлота “Симферополь”, находившийся вне распоряжения Доброфлота около трех лет... Экспрессный пароход “Симбирск” ремонтируется в Японии, откуда также вернется во Владивосток» [76, № 3, 6].

В итоге к навигации 1923 г. в распоряжении ДФ находилось уже десять транспортных судов: построенные в 1913 г. «Астрахань», «Эривань», «Томск», «Симферополь»; «Кишинев» (1910 г.); «Ставрополь» (1907 г.); «Олег», «Индибирка», «Сишан», «Георгий» (1896 г. и ранее). Их полная грузоподъемность составляла 22 100 т.

Японский военно-морской флот на Камчатке в 1922 г. представляли крейсер «Нийтака», вспомогательный крейсер «Мусаши-Кан», миноносцы «Маке» и «Кияке». Снабжение для этого отряда доставляли военные транспорты «Кошу», «Косоку-Мару», «Цуругизаки» и «Нозима». Крейсер «Нийтака», стоявший на якоре около р. Озерной,

погиб во время шторма 26 августа 1922 г. Из всей его команды спаслись всего 16 чел. 15 сентября в Петропавловске на «Нозиме» состоялось прощание с найденными на месте катастрофы останками 35 моряков. 17 сентября «Нозима» ушел в Японию.

26 октября Авачинскую бухту покинул дивизион миноносцев. Его командир капитан 2-го ранга Накаяма 19 октября посетил городскую управу, выразив благодарность населению города «за дружеское отношение во время сравнительно долгого пребывания их здесь... Пожелав скорейшего установления полного порядка в России и Камчатской области, дальнейшего процветания, дружбы между соседями Японией и Россией, развития промышленности и взаимных операций, капитан Накаяма просил принять от него в пользу местных школ 50 руб. и на нужды Народного дома 20 руб.» [71, № 72].

Помимо боевых кораблей, прибрежные воды бороздило множество японских коммерческих, промысловых и специальных судов. Так, 12 июля в Петропавловск пришло японское учебное судно «Унион-Мару», целью визита которого называлось «изучение Камчатского края». На нем находились двадцать студентов, знакомившихся с рыбным и пушным промыслами. 16 июля «Унион-Мару» ушло в Усть-Камчатск [71, № 48]. 28 августа рано утром в Петропавловск зашло судно Министерства земледелия и землеустройства «Хокихо-Мару».

Работавшие на регулярных линиях японские экспрессы в значительной степени компенсировали недостаток отечественного водного транспорта. 30 августа в местной газете появилось следующее объявление: «15 ноября с.г. японский пароход “Хитака-Мару” по распоряжению Министерства путей сообщения совершит дополнительный третий рейс между Владивостоком и Петропавловском с заходом в Хакодате. Из Хакодате предполагается выйти 20 ноября, а из Петропавловска — в начале декабря. За справками обращаться к агенту парохода г. Масуда (2-я ул., д. Дьякова)» [71, № 57].

18 сентября на пароходе «Кобе-Мару», выполнявшем регулярные рейсы между Хакодате и пунктами полуострова, отбыли из Петропавловска три члена шведской научной экспедиции, приехавшие на полуостров на погибшем в 1920 г. «Командоре Беринге». Из Японии они намеревались выехать на родину. Один из оставшихся шведов, энтомолог Ренэ Малэс, 26 сентября на судне Свенсона «Мазатлан» отправился для исследований в б. Чажму [71, № 63, 66].

9 августа в Петропавловск пришло американское судно береговой охраны «Мохаве», построенное в начале года «по последнему слову

мореходного искусства, двигатели его нефтяные». 11 августа, после непродолжительной стоянки, оно ушло во Владивосток [71, № 54]. На судне находились помощник секретаря американского Департамента торговли и промышленности и группа специалистов по рыболовству, изучавших Охотско-Камчатский край [4, л. 1]. «Мохаве» следует рассматривать как первый крупный теплоход, посетивший Камчатку.

Прибытие судов в Петропавловск в течение 1922 г. показано в приложении 1.6. За навигацию 33 судна сделали сюда 65 заходов. Восемь отечественных судов посетили порт тринадцать раз, в их числе два парохода ДФ («Томск» и «Сишан») — пять. Два американских судна побывали в Петропавловске трижды. Один английский пароход совершил три захода, остальные 46 пришлось на 22 японских судна.

В начале января 1923 г. на север Охотско-Камчатского края для уничтожения оставшихся белых отрядов отправились несколько подразделений советских войск. 10 апреля они заняли Гижигу, 13 апреля были пленены Бочкарев и Поляков. Советизация основных районов края завершилась летом 1923 г. Суда ДФ приняли в ней непосредственное участие.

26 апреля 1923 г. экспедиционный отряд 1-й Забайкальской стрелковой дивизии 5-й Дальневосточной армии численностью 764 чел. под командованием С. С. Вострцова на пароходах «Ставрополь» и «Индибирка» вышел из Владивостока на охотское побережье. После 39-дневного плавания, большая часть которого проходила во льдах, 4 июня 1923 г. отряд высадился неподалеку от м. Марекан и двинулся к Охотску, в котором находились белые.

После взятия Охотска, 10 июня «Ставрополь», забрав пленных и раненых, пошел во Владивосток. «Индибирка» направилась к Аяну, занятому отрядом генерала Пепеляева. 13 июня с нее на берег в устье р. Алдан высадился отряд в 538 чел. Операция по взятию Аяна завершилась 17 июня. Пепеляев и его подчиненные попали в плен. 30 июня «Индибирка» вернулась во Владивосток [77, с. 142—145].

Навигация 1923 г. протекала в особых условиях. В этом году ДФ, находившийся в тяжелом финансовом положении, работал в Охотско-Камчатском крае несколькими пароходами без правительственных субсидий. Средства нашлись только для колымского рейса, выполнявшегося «Ставрополем». Остальные суда («Кишинев», «Симферополь», «Индибирка», «Томск») сдавались в аренду государственным предприятиям, кооперативным организациям и частным промышленникам. Всего в 1923 г. суда ДФ, находясь во фрахте, выполнили шесть рейсов.

Первое самостоятельное плавание на Камчатку с заходом в Петропавловск совершил «Ставрополь». Оно началось после завершения его колымского рейса, длилось 38 суток и, как и ожидалось, оказалось убыточным [56, с. 164—165].

«Кишинев» фрахтовали торговый дом «Бр. Павло» и рыбопромышленник Н. Н. Козлов. В июне он отправился на западную Камчатку и на охотский берег по маршруту Большерецк — Кихчик — Утка — Воровское — Колпаково — Крутогурово — Облуковино — Ича — Иня — Охотск — Новое Устье — Улья. Эти же компаньоны арендовали пароход «Оно-Мару», пришедший в Петропавловск ночью 29 июня. После разгрузки он пошел в Усть-Камчатск и Малояам [76, № 63, 71].

Еще двумя пароходами — «Симферополем» и «Индигошкой» — распоряжались торговый дом «Кунст и Альберс» и первое предприятие с государственным участием — «Дальневосточное рыбопромышленное акционерное общество», образованное на паях Главрыбой и торговым домом «Бр. Люри». Пароход «Томск» фрахтовал Центросоюз.

В середине мая 1923 г. камчатские губернские власти стали готовиться к открытию навигации. Как и в прежние годы, особое внимание они уделили организации встрече пароходов с целью предотвращения проникновения контрабандных товаров и «нежелательных элементов», под которыми подразумевались недавние враги: явные и мнимые. 20 мая милиция обнародовала правила приема, в соответствии с которыми все приходящие в Петропавловск суда встречали представители администрации. Горожанам запрещалось «иметь сношение с прибывающими в порт пароходами, шхунами и их пассажирами». Все грузы обрабатывались только через пристань ДФ, в том числе, — и с судов, разгружавшихся на рейде. Это же правило распространялось на катера и шлюпки, отходящие от пароходов: они могли двигаться только днем. Нарушителей порядка ожидал штраф в сумме до 300 руб. или принудительные работы сроком до трех месяцев [76, № 54].

Первый отечественный пароход новой навигации пришел из Владивостока 24 мая 1923 г. Им стал «Томск» под командованием капитана К. А. Дублицкого. На судне прибыли 248 новых сотрудников губревкома, в их числе 24 учителя, свыше 3 000 пудов казенного груза и уголь. 29 мая, после четырехдневной стоянки, «Томск» направился в Усть-Камчатск. Разгрузившись здесь, судно 1 июня вышло в Хакодате. Следующий рейс «Томска», по-прежнему находившегося во фрахте Центросоюза, начался 18 июня. Его очередной заход в Петропавловск ожидался в конце месяца.

Летом 1923 г. в Петропавловске возобновилась прерванная гражданским противостоянием работа агентства ДФ, которое теперь возглавил капитан дальнего плавания В. М. Андржеевский. Одним из первых его шагов стало обращение ко всем учреждениям и частным лицам с предложением вернуть находящееся у них имущество флота. Так 6 июня 1923 г. на Камчатке началась реализация постановления СНК РСФСР «О возобновлении деятельности Добровольного флота», вступившего в силу еще 11 января 1922 г. [76, № 60].

22 июня агентство объявило о своем намерении связаться с Центросоюзом для решения вопроса о заходе «Томска» во Владивосток на обратном пути из Петропавловска. Всем желающим выехать в Приморье предлагалось «дать знать агентству не позже 28 июня». Андржеевский предупреждал, что так как судно совершает рейс не по распоряжению правления ДФ, а находясь во фрахте, то «окончательное решение этого вопроса зависит... от Центросоюза» [76, № 67]. «Томск» пришел в Петропавловск 29 июня. Затем судно отправилось на западное побережье. 30 июня оно уже разгружалось в Усть-Большерецке.

Так как суда ДФ в навигацию 1923 г. сдавались во фрахт, петропавловское агентство не могло руководить их движением. В связи с этим потенциальная клиентура уведомлялась о том, что со 2 июля, «впредь до нового оповещения», агентство отказывается от содействия всем учреждениям, предприятиям и частным лицам, заинтересованным в морских перевозках. Впрочем, 4 июля 1923 г. оно объявило о том, что капитану «Томска», представлявшему интересы Центросоюза, сообщено о наличии в Петропавловске людей, желающих выехать во Владивосток. Пока же агентство занималось неотложными хозяйственными работами: в июле оно приводило в порядок трубы портового водопровода, снабжавшего ключевой водой заходящие в порт пароходы [76, № 72, 73, 76].

Кроме воды, пароходы нуждались в угле. Местное топливо, которое можно было использовать как для коммунальных нужд, так и для пополнения угольных станций, имелось в б. Жировой. В конце июня здешние каменноугольные залежи осматривали председатель губревкома М. И. Савченко и командующий войсками Охотско-Камчатского края М. П. Вольский [76, № 71]. Попытка начать их разработку была предпринята в августе следующего года [78, л. 2—3].

Следующий заход «Томска» в Петропавловске ожидали 7 июля. Помимо прочих грузов, пароход вез местным школам учебники и тетради. 6 июля от капитана Дублицкого пришло сообщение о том, что

судно задерживается из-за непогоды: «Ост-нордовый шторм. Отстаиваюсь вблизи Первого пролива». После ее улучшения «Томск» взял курс на порт, куда прибыл 8 июля.

В числе пассажиров на нем ехал В. К. Арсеньев. За время непродолжительной стоянки он осмотрел естественно-исторический музей городской школы второй ступени. Вечером 8 июля «Томск» ушел в Усть-Камчатск и на Командоры. На обратном пути он намеревался идти в Шанхай, кроме того, местные власти «возбудили ходатайство о заходе во Владивосток».

21 июля «Томск», следовавший из Усть-Камчатска, вновь зашел в Петропавловск. 27 июля он отправился в очередное плавание до Большерецка. 9 августа судно ушло во Владивосток. На нем уехал выполнивший свою задачу экспедиционный отряд войск Охотско-Камчатского края, а также ученики местных школ, отправленные на Всероссийскую выставку. Вместе с камчатской делегацией были посланы образцы местной нефти, найденной охотником П. Вороновым в верхнем течении р. Богачевки. Ее пробы исследовал геолог П. Полевой, признавший качество нефти высоким: в ней содержалось много ценных легких фракций. Делегация камчатцев прибыла в Москву 4 октября, а экспонаты, в том числе и пробы нефти, ожидалась в столице к 12 октября [76, № 79, 81, 87, 112].

Поздней осенью 1923 г. «Томск» работал на охотском побережье: 29 октября он отправился из Охотска в Аян [76, № 122].

В середине июля из Владивостока с продовольствием для колымской округы вышел «Ставрополь». По пути судно 29 июля заходило в Петропавловск, откуда на следующий день ушло к устью р. Колымы [76, № 81, 83]. На обратном пути в конце сентября «Ставрополь» вновь посетил Петропавловск. Отсюда 13 октября он вышел во Владивосток.

В очередной рейс на Камчатку «Ставрополь» отправился 3 ноября из Владивостока через Хакодате. Он привез в адрес отдела коммунального хозяйства губревкома американские товары и продукты, цены на которые оказались значительно ниже городских, что послужило немалым подспорьем местным жителям. На пароходе на полуостров вернулись назначенный новым председателем губревкома М. П. Вольский, ответственный секретарь губбюро РКП(б) Д. С. Бузин, завкомхозом В. Д. Богомолов, заведующий налоговым отделом С. И. Янковский и другие советские чиновники. Камчатку «Ставрополь» покинул последним из судов ДФ: утром 6 декабря он направился из Петропавловска во Владивосток с заходом в Хакодате [76, № 104, 113].

«Симферополь» летом 1923 г. работал на западной Камчатке. 28 июня он заходил в Большерецк. В это время здесь наблюдался рунный ход лосося. Фирма С. Грушецкого погрузила на судно 250 бочек соленой рыбы, 1 500 ящ. консервов и 320 000 рыбин, заготовленных японским посолом [76, № 71].

Недостаток судов ДФ заставлял государственные учреждения прибегать к аренде японских пароходов на правах совместного использования с другими организациями. 10 июля в Петропавловск пришел один из них — «Коун-Мару № 2», — зафрахтованный «Шемлячинским Товариществом рыболовов». На нем губревкому прибыло подкрепление в лице новой группы сотрудников во главе с заместителем председателя И. Е. Лариным и новая таможенная администрация, возглавляемая А. И. Зиминым. Этим же судном в район Шемлячика следовала экспедиция Полевого. Кроме пассажиров, пароход доставил губернским властям 3 000 пудов муки, 600 пудов сахара, мануфактуру, строительные материалы и прочие грузы. 14 июля он ушел в Калыгирь [76, № 79].

21 июля «Коун-Мару» вернулся в Петропавловск. В августе «Шемлячинское Товарищество рыболовов» вновь фрахтовало пароход. Его отход из Владивостока намечался на 5 сентября, выход в обратный рейс из Петропавловска — на 1 октября. Агентирование судна поручалось ДФ, причем последний ответственности за выполнение рейса до прибытия «Коун-Мару» в Петропавловск не нес. «Товарищество» предлагало желающим воспользоваться оказией [76, № 91].

Японское военное присутствие в камчатских водах в 1923 г. наблюдалось в тех же масштабах, что и в прошлые годы. Вечером 21 мая в петропавловский Ковш вошли военный транспорт «Канто» и три миноносца. По заявлению командира отряда, боевые корабли «прибыли сюда с дружескими намерениями спасти потонувший в прошлом году их крейсер “Нийтака” и его людей, миноноски же пришли еще и с другой целью — это следить за правильностью рыбной ловли японскими рабочими на арендованных японскими рыбопромышленниками камчатских рыбалках». Местное военное командование позволило японским кораблям получать за плату воду из городского водопровода. Морякам разрешался съезд на берег для прогулок.

30 мая «Канто» отправился в Озерную к месту гибели крейсера. Наиболее ценное оборудование и приборы сняли с корабля и погрузили на транспорт. Останков погибших моряков не нашли. Для того, чтобы очистить фарватер для прохода судов, корпус крейсера было решено взорвать [76, № 78].

Японцы по-прежнему чувствовали себя хозяевами положения. Нередко они испытывали новую власть «на прочность». 22 мая в Петропавловск зашел японский пароход «Синьо-Мару». На следующий день в бухте его не обнаружили. Пароход исчез, не оформившись. Это являлось грубейшим нарушением правил судоходства и демонстрацией неуважения по отношению к местной администрации.

«Ни в одном государстве, ни в каком порту, ни одно судно не может сделать того, что сделал пароход “Синьо-Мару”... Все это ясно и японцам... и, конечно, при другом стечении обстоятельств, командир “Синьо-Мару” не рискнул бы, войдя в иностранный порт, не оформив того, что положено, выйти из такового, не сообщив цель своего прибытия, своих дальнейших намерений и того места, куда он пойдет». Впрочем, через пять дней нарушитель вновь появился в Авачинской губе — в Усть-Камчатске его не допустили к разгрузке из-за отсутствия разрешения губревкома на право каботажного плавания [76, № 55—57].

Аналогичная история приключилась и с пароходом «Шохо-Мару», который также прибыл в Усть-Камчатск без необходимых документов. Получив соответствующее разрешение, вечером этого же дня он вновь отправился в Усть-Камчатск на рыболовный участок фирмы «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша» [76, № 58].

В июне один из японских миноносцев встал на створе петропавловского Ковша, перегородив фарватер. Советское военное командование предложило ему освободить проход, переменяв место стоянки на более подходящее, что и было выполнено в тот же день [76, № 63]. Твердая позиция властей, видимо, произвела на японцев впечатление, так как после этого случая подобные грубейшие нарушения международных обычаев и правил мореплавания с их стороны в порту Петропавловска более не отмечались.

Летом 1923 г. в охотско-камчатских водах впервые демонстрировался советский военно-морской флаг. 4 июня сюда из Владивостока для наблюдения за выполнением правил рыболовства вышло посыльное судно «Красный вымпел» (бывшая областная яхта «Адмирал Завойко»), которым по-прежнему командовал А. И. Клюсс. Поход «Красного вымпела» длился до 24 сентября.

Находившийся на нем старший инспектор рыболовства И. И. Семенов отмечал, что появление военного судна, контролировавшего выполнение правил ведения промысла, имело большое значение не только для японцев, но и для местных жителей. «Русский красный военный флаг был показан на обоих берегах Камчатки и на охотском побережье,

а это сыграло немалую роль в отношении японцев к лицам промыслового надзора. Требования надзора японцами исполнялись...» При- сутствие «Красного вымпела» повлияло «и на местное население, и [на] местные власти, которые до прибытия корабля совершенно не считались с чинами рыболовного надзора и не исполняли закон- ных требований...».

Отношений с японцами надзор старался не обострять, так как силы были слишком неравны — на побережье постоянно дежурили мино- носцы, внимательно наблюдавшие за действиями русских. В этом отношении показателен следующий факт. 26 июня «Красный вымпел» пришел с Командоров в Усть-Камчатск, где встал на якорь напротив рыболовных участков. По словам Семенова, отправившегося на катере проверять невода, «на одном [из них] пришлось задержаться ввиду незаконной [конструкции] ловушки невода. В это время японский миноносец, стоявший против устья [р. Камчатки], снялся с якоря и направился к нашему кораблю, став на якорь саженым в 150-ти от нас, наблюдая, что мы будем делать с неводами. Миноносец стоял до тех пор, пока мы на корабле не перешли к устью...».

За время плавания «Красного вымпела» промысловый надзор зафиксировал ряд нарушений правил рыболовства, о чем составил девятнадцать протоколов и девять актов [79, л. 4 об.—5].

Последовательно обходя побережья, «Красный вымпел» несколько раз заходил в Петропавловск, где команда отдыхала и пополняла судовые запасы. Здесь моряки поддержали давно сложившуюся традицию устройства совместных с горожанами гуляний. Во время одной из стоянок, в субботу 19 июля, его экипаж в городском клубе «Имени Коминтерна» устроил показ шуточных спектаклей «Попугай» и «Проис- шествие». Афиша вечера обещала гостям, помимо театральных зре- лищ, «танцы до утра» [76, № 63]. На следующий день «Красный вым- пел», пополнив запасы топлива на складе морского ведомства, где для него хранилось 800 т угля, вышел на Командоры [79, л. 4].

По возвращении с островов экипаж корабля собирался показать новую театральную программу: сочинение Тургенева «Безденежье», пьесу «из партийной жизни» под названием «Белые и красные» и чеховского «Медведя» [76, № 66].

29 марта 1923 г. губревком утвердил начальником Командорских островов Колтановского [54, л. 2, 5]. 17 апреля 1923 г. М. И. Савченко информировал «начкомандора» о возможном заходе на острова шхуны торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о», вышедшей 7 апреля с грузом

в 150 т из Сизтла. Для пресечения незаконной скупки пушнины он требовал принять «самые решительные меры по недопущению высадки на острова». На следующий день Колтановский отдал приказ промысловому надзору о подготовке к возможному прибытию «гостей». Он распорядился в случае прихода шхуны выставить усиленные караулы и «иметь непрерывное наблюдение за действиями ея, не допуская высадки кого-либо из находящихся на ней лиц на о. Беринга, и потребовать немедленного удаления таковой от острова» [73, л. 57 об.].

Меры предосторожности предпринимались и в преддверии запланированного захода на о. Медный японского боевого корабля. Колтановский приказывал своему помощнику «принять меры к усилению караульной службы в сел. Преображенском и на постах. Караул должен быть одет по форме. В отношении опрятности одежды жителей в это время сделайте распоряжение предсельревкому» [73, л. 60].

В 1923 г. снабжение Командоров было передано Центросоюзу. Губревком информировал Колтановского об этом в начале апреля. Зафрахтованный Центросоюзом пароход должен был подойти сюда во второй половине июня [73, л. 4]. Но недостаток продовольствия на островах почувствовали уже в конце апреля.

Вскоре Колтановский отправил во Владивосток две телеграммы: одну с просьбой о высылке парохода с продовольствием к 15 мая, вторую — об ускорении отправки парохода «ввиду того, что запасов хватит до середины мая». Начальник Дальрыбохоты, в ведении которой находились острова, ответил на эти послания двумя короткими депешами. 27 апреля он сообщал, что «пароход прибудет в июне», 3 мая просил: «Растяните продовольствие до конца июня, другого выхода нет».

13 мая 1923 г. Колтановский информировал население о складывающемся положении и отдал приказ своему заместителю на о. Медном и сельревкому доложить ему «о положении продовольственного дела» на острове. Судно с продуктами пришло только 15 июля 1923 г. Им оказался «Томск». Грузы сопровождал представитель Центросоюза [73, л. 13, 32].

Прибытие судов и кораблей в Петропавловск в течение навигации 1923 г. по данным источника [58] отражено в приложении 1.7. В общей сложности 26 судов и кораблей заходили в порт 47 раз. 36 заходов сделали 19 японских пароходов. В порту побывали также по два английских и американских коммерческих судна. Одно из них — пароход фирмы «Гудзон-Бей» «Бечаймо» — ушел из Петропавловска с товарами вечером 13 июня. На нем в анадырский уезд отправился экспедиционный отряд войск Охотско-Камчатского края [76, № 64].

Японские суда перевозили пассажиров, они доставляли уголь, продовольствие, оборудование. В октябре 1923 г. пароход «Уйкай-Мару № 10» доставил в Петропавловск из Японии новые печатные машины для губернской типографии. Восемь заходов сделали три отечественных судна: «Красный вымпел», «Ставрополь» и «Томск».

Всего в течение года через петропавловский порт прошло 5 354 т различных грузов (ввоз 3 864, вывоз 400, транзит 1 090) [80, с. 126].

Количество судов, побывавших в Петропавловске в течение 1913—1923 гг., оценивается официальным «Обзором Камчатской губернии к 1 января 1923 г.», подготовленном губревкомом, следующим образом, табл. 1.16 [4, л. 174].

Таблица 1.16

Страна	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
США	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Англия	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
Япония	3	3	—	—	—	4	5	6	8	17	40
Россия	30	35	32	32	28	18	25	12	5	7	6
Всего:	35	40	33	32	29	23	31	20	16	27	49

Почти аналогичные данные приводит в своем докладе, написанном в августе 1924 г., представитель владивостокского торгового порта А. А. Данилевич [41, л. 157]. Возможно, что он использовал информацию губревкома. Данилевич упоминает о том, что его сведения неполные: они не учитывают русские и японские военные суда, посетившие порт в 1919—1922 гг.

Как видно из табл. 1.16, в 1923 г. по сравнению с 1913 г. количество отечественных судов уменьшилось в пять раз (с 30 до 6), а иностранных выросло в 8,6 раза (с 5 до 43). При этом численность японских пароходов возросла более чем в 13 раз.

Подсчеты автора, произведенные по периодическим изданиям, выходившим в Петропавловске в 1918—1923 гг., в сопоставлении с официальными данными дают качественно схожую картину, табл. 1.17.

Таблица 1.17

Год	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Отчет губревкома	23	31	20	16	27	49
Данные А. А. Данилевича	23	31	20	16	27	50
Подсчеты автора	24	40	15*	16	33**	27***

* Подробные сведения имеются только за вторую половину года.

** Сделано 65 заходов.

*** Сделано 48 заходов.

Имеются существенные расхождения с показанными официально в 1923 г. 49 или 50 судами: их прибытие не подтверждается опубликованными сведениями. Обобщение данных источника [76] дает близкую цифру — 48, но не судов, а их заходов. Одни и те же пароходы неоднократно посещали порт в течение навигации. Работа [82, с. 136] указывает, что за шесть месяцев 1923 г. в Петропавловск заходили 24 японских судна, не уточняя периода наблюдения. В тоже время известно, что только с мая по август не менее 14 судов сделали сюда 35 заходов (приложение 1.7).

Количество судов, прибывавших в основные пункты охотско-камчатского побережья в 1908—1923 гг., отражает табл. 1.18 [4, л. 175].

Таблица 1.18

Пункт назначения	1908 г.	1911 г.	1916 г.	1918 г.	1923 г.
Охотск	4	3	3	2	25
Гижига	4	3	2	2	1
о. Беринга	2	2	3	1	—
Анадырь	2	2	2	2	—
б. Провидения	2	2	2	2	—
м. Дежнев	2	2	2	1	—
Усть-Камчатск	5	5	5	4	32
Большереецк	4	5	2	2	9
Тигиль	4	5	2	2	1
Всего:	29	29	23	18	82

Как видно, наиболее посещаемым местом оставался Усть-Камчатск — главный рыбопромышленный цех Камчатки. Всего сюда в 1923 г. заходило 29 гражданских судов (два американских, 26 японских и только одно отечественное) и три военных корабля (один отечественный и два японских) [4, л. 157 об.].

В мае 1924 г. на Камчатке появилось одно из первых государственных предприятий — Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество (ОКАРО). Своего флота оно не имело, поэтому его потребности в перевозках обеспечивали четыре парохода ДФ и парусно-моторная шхуна Дальрыбы. Суда передавались ОКАРО в тайм-чартер. Пароходы «Астрахань» и «Индиگیرка» обслуживали охотское, «Эривань» — западное, а «Память Ленина» (бывший «Кишинев») — восточное побережье Камчатки вплоть до Чукотки.

По отчету ОКАРО за 1924 г., суточный фрахт пароходов обходился ему, руб.: «Память Ленина» — 500, «Эривань» и «Астрахань» — 450, «Индиگیرка» — 350. Использование этих довольно больших судов нередко оказывалось невыгодным: осенью некоторые из них, совершив

порожние переходы из Владивостока в отдельные пункты Камчатки, взяли здесь немного груза и вышли обратно вновь почти порожняком, за исключением пассажиров [82, л. 20—22].

С начала 1924 г. ДФ в связи с острым недостатком судов попытался упорядочить свою работу. С этой целью в январе и феврале во Владивостоке прошли совещания с участием представителей Дальрыбохоты, государственных рыбопромышленных предприятий, частных промышленников, Дальнешторга, Центросоюза и камчатского губревкома. Особое внимание на них уделялось содействию морского торгового флота развитию рыбной промышленности. Их итогом стало принятие следующего порядка выполнения северных рейсов: по два на Усть-Камчатск, Корф, Петропавловск, Командоры, Озерную, Пымту, Палану, Ямск, Гижигу и один — на Чукотку. Кроме последнего, все остальные плавания назначались так, чтобы одно совершалось весной, а другое — осенью [83, с. 90—91].

8 августа 1924 г. в Петропавловске при губревкоме прошло еще одно совещание, рассматривавшее вопросы портоустройства и судоходства. Оно обратилось в Дальревком с ходатайством «об установлении постоянных срочных пароходных линий для регулярной связи и сообщения с Владивостоком и Николаевском-на-Амуре» [41, л. 118].

В 1924 г. суда ДФ выполнили по северным линиям четыре рейса, из них три — на восточное побережье Камчатки и один — в Охотский район. Одновременно западное побережье и Чукотско-Анадырский район обслуживали пароходы, сданные в аренду ОКАРО и Дальгосрыбпрому. Остальные суда, приходившие на Камчатку в этот сезон, принадлежали разным владельцам и иностранцам: их фрахтовали частные рыбопромышленники [84, л. 38]. Обслуживанию камчатского побережья в 1924 г. не удалось придать упорядоченного характера. Объем грузоперевозок по-прежнему являлся недостаточным.

Себестоимость доставки одного пуда груза на 2 400-тонных пароходах ДФ в 1924 г. составила 34,5 коп. В этом году два из них заходили в Петропавловск, один — в б. Провидения и еще один — в Усть-Камчатск. Первые два пункта представляли собой закрытые, сравнительно оборудованные порты, в третьем разгрузка велась рейдовым способом. В Усть-Камчатск были доставлены исключительно одни пассажиры. Эти срочные рейсы совершались без дотации, они были назначены только вследствие их очевидной выгодности [85, л. 3].

Трудности в снабжении побережья усугублялись не только сложными навигационными условиями, но и отсутствием порядка на местах.

Так, по сообщению секретаря камчатского губбюро ВКП(б) Д. С. Бузина, осенью 1924 г. с. Хайрюзово не было снабжено из-за того, что население не выехало к пришедшему пароходу «Эривань», который, простояв некоторое время, ушел не разгрузившись.

Местный волревком так объяснял обстоятельства произошедшего. «“Эривань” пришел утром. Был отлив. Сразу не выехали навстречу, ожидая прилива, без которого выгрузка, вследствие сложности фарватера, никогда не производится, тем более что пароход не давал сигнальных гудков с вызовом навстречу. Когда с парохода сделали попытку, катер вернулся в двенадцать часов. Выезжали мы навстречу, заходили в фарватер, здесь стояли более двух часов в ожидании катера с вывешенным флагом, самим же нам к пароходу при надвигавшемся волнении вследствие встречного приливного течения на веслах идти было рискованно. Ночью... штормило. Утром около одиннадцати часов, когда стало стихать, член волревкома и другие госслужащие с наемными гражданами, видя, что пароход не пытается выгружаться, вторично выехали, рискуя на барах, но когда кунгас достиг полпути к пароходу, он ушел, не обращая внимания на идущий к нему кунгас. Вообще пароход, остановившийся в двадцати верстах, не учел трудности выгрузки, отнесясь совершенно пассивно к сообщению с берегом. Это пассивность резко обнаружена в Палане и Тигиле, где он простаивал бесцельно по двое суток, когда японцы свободно производили нагрузку, а также не доходил или проходил порт, вращаясь взад-вперед. В самой выгрузке царил беспорядок. Рабочие вместо выгрузки занимались скупкой разного барахла, пуская в ход спирт» [86, л. 32 об.].

Об оперативности связи между различными пунктами охотско-камчатского побережья в начале 1920-х гг. свидетельствуют данные, приведенные в докладе о деятельности в 1924 г. губернского профсоюзного бюро. «Из Хабаровска Петропавловск получает почту пароходом в навигационное время... Эта почта прошлого года, в течение шести-семи месяцев накапливающаяся во Владивостоке (речь идет о профсоюзной документации. — С. Г.). Получив ее в Петропавловске... [размножив, в августе и сентябре отправляют] во Владивосток (из Петропавловска в Охотск пароход никогда не заходит)... Эта почта лежит во Владивостоке до следующей навигации, так как в октябре пароходы в Охотск уже не идут. Следовательно, Охотск получает почту в 1925 г. из Петропавловска, отправленную в 1924 г., сиречь ту самую, которая из Хабаровска была отправлена в 1923 г. То же самое и с Анадырем и с остальными пунктами

губернии... Руководящие материалы на места [следует] отправлять непосредственно из Хабаровска... До Гижиги морской путь 1 610 миль, сообщения с Петропавловском в этом году не было...» [87, л. 265 об.].

В течение 1924 г. суда, по данным таможи, заходили в Петропавловск 58 раз. Тридцать восемь заходов пришлось на иностранные пароходы, из них 31 (81,6 %) — на японские. Из-за границы они доставили в город 59 373 пуда товаров на сумму 302 714 руб., на побережье — 18 087 пудов на 589 674 руб. На рыболовные промыслы пароходы завезли 930 967 пудов на сумму 2 269 292 руб., а за границу на них отравились 13 816 пудов стоимостью 320 299 руб.

Каботажем занимались 20 судов, из них 17 отечественных. За границу от берегов Камчатки ушли 37 пароходов, из них три русских, три английских, остальные — японские. Они привезли 110 182 пудов грузов на сумму 861 272 руб., в том числе в Петропавловск — 57 255 пудов на 362 730 руб. Каботажем были отправлены 2 768 пудов товаров стоимостью 712 884 руб., из них 46 700 пудов рыбопродукции на 137 660 руб. [88, л. 5—6].

По неполным данным, в течение 1924 г. в основных пунктах Камчатки — Петропавловске, Усть-Камчатске и Большерецке — в общей сложности побывали 216 иностранных пароходов [62, с. 136]. Точное их количество определить было невозможно из-за отсутствия здесь во многих пунктах какого-либо государственного надзора. По свидетельству одного из источников этого периода, приведенные «сведения далеко не точные, так как посещаемость камчатских вод в отдаленности гораздо значительнее».

Всего за 1924 г. суда ДФ перевезли по северным линиям 5 923 т грузов и 2 924 пассажира. Это составило всего 25,4 % грузооборота 1913 г., равного 23 307 т [44, с. 15; 81, с. 170].

1.4. ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕГУЛЯРНОГО СУДОХОДСТВА И ЕГО РАЗВИТИЕ В 1920—1930-х гг.

В конце 1924 г. на базе ДФ образовалось акционерное общество «Советский торговый флот» (СТФ). Его акционерами стали Народные комиссариаты путей сообщения и внешней торговли СССР (Наркомпуть и Наркомвнешторг). К началу навигации 1925 г. СТФ разработал расписание одиннадцати срочных рейсов и составил систему тарифов для пароходов, обслуживавших побережье Охотско-Камчатского края. Кроме срочных, для удовлетворения возрастающих потребностей

государственной рыбной промышленности были выполнены девять «несрочных» рейсов. В этом году суда в тайм-чартер не сдавались.

1925 г. стал годом активизации экономической жизни Охотско-Камчатского края. Всего за навигацию, несмотря на неудачную путину на западной Камчатке, пароходы СТФ перевезли по северным линиям груза больше, чем в довоенном 1913 г.: 26 768 т грузов и 6 574 пассажира. По данным камчатского окрревкома, на 1925—1926 гг. СТФ выделил для работы на северных линиях 15 судов общей грузоподъемностью 25 590 т [81, с. 178].

Кроме 11 срочных рейсов, пароходы СТФ в 1925 г. совершили семь плаваний в охотско-камчатские воды вне расписания и один поход в Нижне-Колымск [84, с. 39].

Вместе с ростом грузооборота, в 1925 г. увеличилось число заходов в петропавловский порт: сюда из-за границы прибыло уже 66 судов. Среди них было 30 иностранных (три американских, 12 норвежских, 15 японских), то есть 45,5 %. Каботажных судов в течение года пришло 27, в том числе 23 русских и четыре иностранных. За границу ушли 33 парохода: три русских, два американских, 12 норвежских и 16 японских. Они ввезли в Петропавловск из-за границы 84 511 пудов грузов на общую сумму 832 660 руб., а в Усть-Камчатск — 318 197 пудов на 950 тыс. руб. Каботажными рейсами было заброшено 338 205 пудов, а вывезено в отечественные порты — 33 024 пуда на сумму 1 383 989 руб. Через таможеню в Петропавловске прошло 510 т иностранных товаров на сумму 553 701 руб. 65 коп.

В Усть-Камчатск в течение навигации 1925 г. заходили 19 пароходов. Они доставили сюда 11 136,7 т грузов рыбопромышленного назначения общей стоимостью 1 936 499 руб. и вывезли за границу (преимущественно в Японию) 1 725,8 т рыботоров стоимостью 86 675 руб. Через усть-камчатскую таможеню прошло 4,275 т импортных грузов стоимостью 7 377 руб. [88, л. 5—6].

Сведения о количестве судов, заходивших в Петропавловск в 1924—1925 гг., приведены в табл. 1.19.

Таблица 1.19

Приход судов из-за границы:	1924 г.	1925 г.
— русских	4	9
— английских	3	—
— японских	31	15
— американских	—	3
— норвежских	—	12
Итого:	38	39

Приход каботажных судов:	1924 г.	1925 г.
— русских	17	23
— японских	3	—
— иностранных	—	4
Итого:	20	27
Всего:	58	66

Количество отечественных судов постепенно увеличивалось. Тем не менее, доля иностранных, в особенности японских, по-прежнему была велика. Они господствовали в отдаленных районах побережья.

Сотрудник ОГПУ И. Юдин, прибывший на «Сишане» на усть-больше-рецкую пограничную заставу, в письме секретарю губбюро ВКП(б) Якимову от 11 июля 1925 г. сообщал следующее: «Во время высадки на кошку прежде всего бросилась в глаза масса японских рабочих на рыбных промыслах по побережью Камчатки... Японские предприниматели по побережью Камчатки царствуют, как им нравится. Приходят и уходят пароходы и шхуны к берегам Камчатки и распускают свои контрабандные товары, необлагаемые пошлиной. Сил пограничной охраны... никак не хватает. Если имеется где-либо ячейка ОГПУ, то они это место стараются всячески миновать, и посещают такие места, где абсолютно нет никакого надзора соввласти. Но что же касается [мест], где находятся ячейки ОГПУ, то тут они себя чувствуют более ограниченными и делают лишь только то, что им позволено. К примеру, взять акционерное общество Ничиро. Последнее имеет много рыбалок на побережье Камчатки, из них только на одном рыбном заводе имеется наша застава в составе шести человек. Последняя по своему составу... обслужить свой участок не может...» [89, л. 3].

В этом году мало что изменилось по сравнению с предыдущим. Вот что о японском присутствии на западной Камчатке 4 декабря 1924 г. сообщал очевидец: «...Прибыв на пароходе “Эривань” в Палану в сентябре месяце для работы в фактории ОКАРО, я не мог найти следов общественной и партийной работы, кроме пьянства и надувательства. Спирт, привозимый японцами на рыбалку, сделал свое дело. Приходилось наблюдать немало заходивших в японскую контору трезвыми, выходили оттуда покачиваясь. Присутствие милиционера на рыбалке ничуть не нарушало такого обычая тут, да и сам милиционер иногда покачивался. Порядочная часть заработка от рыбы, сдаваемой паланцами японцам, оставалась в конторе японцев за спирт. Японцы чувствовали себя полными хозяевами. Заготавливая дрова для себя с разрешения сельревкома, они выкорчевывали кедровник, хотя он и корявый,

но все же сырорастиущий. Ловили иногда неводами рыбу в реке, чего по условиям не полагалось, и многое другое. Никто не беспокоил их ни в чем. Надзор рыбный отсутствует, японцы ловят рыбу и выделывают консервы на имеющемся тут их консервном заводе. Селение Паланы около сорока дворов, расположено на богатой красной рыбой реке Палане, при правильной ловле и сдаче рыбы могло бы жить припеваючи...» [88, л. 18].

В 1924 г. за перевозку грузов с рыбных промыслов СТФ взимал: за икру — 55, рыбу и соль — 40 коп. за пуд. Новые пониженные тарифы, введенные в действие с 1 мая 1925 г., выделяли только специальную номенклатуру рыбопромысловых грузов, в которую не вошли икра, копченая рыба, консервы, брезенты, спецодежда и пр. Она в равной мере применялась как к частным рыбопромышленникам, так и к рыболовецким артелям, без всяких льгот последним. В докладе о мерах по развитию камчатской государственной рыбной промышленности, представленном губревкому в 1925 г., говорилось о желательности установления льгот для рыболовных артелей.

«Необходимо высказаться за желательность известной скидки (хотя бы 30 %) для рыболовных артелей... имея в виду, что при расширении деятельности рыболовных артелей безусловно возникает вопрос и о необходимости постройки консервных заводов. Желательно включение в этот список всех грузов снабжения и продукции этих заводов... со следующего сезона» [82, л. 13—14]. Оптимальным считалось снижение тарифов до уровня 1913 г.

Ставки фрахта в 1925 г. с целью привлечения клиентуры были понижены на 55—100 %, составив для икры, рыбы и соли, соответственно, 35,4, 23 и 20 коп. за пуд [43, с. 17]. Дополнительно в 1926 г. для грузов рыбной промышленности устанавливались специальные тарифы, не превышающие аналогичных 1913 г.: на соль — 16, на продукты — 20, на прочие товары — 30 коп. за пуд.

15 сентября 1925 г. камчатский губревком создал комиссию под председательством И. Я. Ломбака для составления проекта расписания рейсов судов СТФ на навигацию 1926 г. В нее вошли представители губернской власти, петропавловский агент СТФ, работники Дальгосторга и прочие заинтересованные лица — Фролов, Андржеевский, Черепанов, Борысевич и Попов. 3 октября 1925 г. проект был готов. Он получил одобрение губревкома, дополнительно пожелавшего «иметь обязательный заход в Анадырь парохода колымского рейса». Кроме этого, в очередной раз признавалось «крайне желательным установление зимних камчатских рейсов, не менее двух» [90, л. 2, 8].

31 декабря 1925 г. губревком с подачи Андреевского вновь изучал возможность выполнения зимних рейсов по линии Владивосток — Петропавловск. Он вторично подтвердил свое прежнее решение «настаивать на установлении двух зимних срочных рейсов». Для того чтобы избежать задержки судов в Петропавловске и, возможно, их вынужденной зимовки, губревком решил «просить владивостокский торговый порт о снабжении петропавловского порта катером ледокольного типа» [91, л. 107]. Это обращение явилось одной из первых попыток приобретения для Камчатки ледокольного судна.

4 января 1926 г. председатель губревкома М. П. Вольский телеграфировал во Владивосток окончательно сложившееся у «местных товарищей» мнение «о необходимости осуществления СТФ в начавшемся году двух зимних срочных рейсов в Петропавловск. В случае назначения рейсов просим доставить в петропавловский порт катер ледокольного типа». Спустя два дня, 6 января, Вольский торопил руководство СТФ с принятием окончательного решения: «Высказываясь за необходимость выполнения двух срочных зимних рейсов, губревком просит сообщить, будут ли они назначены и когда. Необходимо знать в связи с заказами» [92, л. 1—2].

Похоже, что организовать зимние плавания на Камчатку в 1926 г. не удалось. Во всяком случае, 14 января 1926 г. дальневосточное управление СТФ и его петропавловское агентство вновь вели переговоры о целесообразности их выполнения в январе, феврале и во второй половине марта. Губревком вновь подтверждал свое постановление от 31 декабря 1925 г. о необходимости организации двух зимних рейсов. Он же решил «поставить Дальревком в известность о недопустимой оттяжке СТФ выполнения рейсов» [92, л. 118].

О возможном мартовском плавании СТФ информировал своего петропавловского представителя неопределенно: «Рейс признать желательным...» [93, л. 71].

Еще сложнее обстояло дело с выделением петропавловскому порту ледокола. Владивосток сделать этого не мог из-за нехватки подобных судов для собственных нужд. Кроме того, в условиях ограниченного числа рейсов судов СТФ на Камчатку, возникали опасения, что для ледокола просто не найдется работы. Это необходимое для обеспечения зимних плаваний мероприятие еще долгое время не могло быть реализовано, в основном, по экономическим причинам.

Проблемы, вызванные отсутствием в порту ледокола, обрисованы в газетной заметке, опубликованной весной 1927 г. «С приходом

парохода «Симферополь» агентство Совторгфлота, наверное, было удивлено, что ему потребуется вода для того, чтобы пройти до Владивостока. А воду можно получить через пристань, а в Ковше лед. Как же достать воду? Если взять рабочих — то это удовольствие рублей полтора ста станет. Думали-гадали, и, наконец, додумались: пароход ведь железный, а лед весенний, слабый: раз-два носом толкнет и к пристани подойдет, воды наберет и во Владивосток уйдет, а главное — расходов никаких не надо — полнейший режим экономии. Начали ломать. Пароход хотя и шел, но лед туго поддается. И знаете, во что вылился этот режим экономии? Вылился он в то, что пароход задержался на сутки, а сутки его содержания не менее 500 руб. стоят» [97, № 28].

Всего на 1926 г. устанавливалось одиннадцать срочных рейсов, выполнение которых поручалось пяти судам, приложение 1.8. Утвержденное расписание, опубликованное с большим опозданием, не выдерживалось и постоянно изменялось. Так в условиях ограниченной численности судов пытались совместить порой противоположные интересы различных ведомств. Вот лишь несколько эпизодов, характеризующих условия, в которых происходило формирование расписания.

18 мая заместитель председателя окрревкома И. Е. Ларин (в начале 1926 г. Камчатская губерния была преобразована в округ в составе Дальневосточного края, а губревком стал именоваться окрревкомом) докладывал в Хабаровск Далькрайисполкому: «Маршруты рейсов частью находятся в резком противоречии с местными нуждами. Непосредственными сношениями с СТФ удалось достигнуть лишь частичного исправления расписания. Остается нерешенным дополнительный заход парохода второго рейса на переднем пути в Усть-Камчатск, сохранив предусмотренный расписанием заход на обратном следовании; отсутствие в расписании осеннего рейса с западного побережья округа в Петропавловск вызывает необходимость коренного изменения маршрута, удлинения рейса № 10. Десятый маршрут необходим [по направлению] Наяхан — Гижига — Каменское — Лесное — Палана — Тигиль — Хайрюзово, потом все остальные пункты расписания, но в порядке на юг до Озерной, затем включить Петропавловск» [92, л. 6].

Назначенные по ходатайству окрревкома заходы пароходов восточнокамчатских рейсов в Налычево, Островное, Жупаново и Калыгирь СТФ неожиданно отменил, поставив рыболовецкое население в сложное положение. Это побудило камчатские власти заявить Далькрайисполкому «категорический протест по поводу таких действий СТФ, совсем игнорирующего интересы Камчатки» [93, л. 155].

7 мая 1926 г. агент СТФ Андржеевский сообщил о принимаемых мерах по выправлению сложившейся ситуации. «На сделанное мною телеграфное сношение с Главной дальневосточной конторой СТФ об изменении маршрута второго срочного рейса... получен ответ отрицательный с мотивировкой, что “изменение намеченного маршрута ставит невозможным обслуживание рыбопромышленности”. Ввиду этого мною послана вторичная телеграмма о наличии местной рыбо-ловецкой кооперации, для которой заход в ближайшие пункты необходим на переднем пути. В случае же невозможности для СТФ изменения маршрута второго срочного рейса, испрашено разрешение сделать обязательный заход парохода “Симферополь”, совершающего несрочный рейс, вышедшего из Владивостока 5 мая и имеющего пока маршрут Хакодате — Петропавловск — Усть-Камчатск» [92, л. 5].

В итоге СТФ отменил свое решение об изменении маршрута рейса № 2. Это в свою очередь вызвало недовольство Дальгосторга. Заведующий его командорским островным хозяйством Колтановский обратился в окрисполком с протестом. По расписанию пароход «Эривань» после захода в Петропавловск должен был следовать прямо на Командоры. 29 мая, по прибытии судна в Петропавловск, выяснилось, что расписание изменено, а «Эривань» перед заходом на Командоры пойдет прежним маршрутом в Калыгирь, Жупаново и другие пункты до Усть-Камчатска.

«Измененное расписание в корне дезорганизует предпринимаемую в этом году работу Дальгосторга по ведению на островах рационального пушного хозяйства... При разработке рейса парохода “Эривань” именно интересы островного хозяйства ставились в вершину угла, и изменение рейса и последующее затем промедление времени сорвет план и принесет громадные убытки...» Тем самым Колтановский просил вернуться к первоначальному расписанию [92, л. 7].

Изменения в расписании возникли и по «забывчивости» отдельных чиновников. Одна из сохранившихся записок, родившаяся в недрах аппарата окрревкома, содержит вот такое откровение: «Только что обнаружил, что заходы чукотского парохода в Уньин и Наукан отсутствуют. Между тем, в Уньине есть учреждения, нуждающиеся в снабжении из Петропавловска. То же относится и к Наукану. Можно ли срочно рассмотреть этот вопрос, дополнительно к рассмотренному и прошедшему в окрплане?» [92, л. 9].

В результате всю весну и почти все лето 1926 г. между Петропавловском и Владивостоком шел оживленный обмен телеграммами по

поводу изменения направлений уже утвержденных срочных рейсов. Запрос от 8 июня 1926 г.: «Владивосток, СТФ. Включите в расписание чукотско-анадырского [рейса] Уныин и Наукан. Телеграфьте. Ларин». Ответ от 12 июня 1926 г.: «Заход в Уныин, также в Наукан “Астрахани” разрешаем. Заход в Ичу “Индибирки” согласны...» Еще одна депеша Ларина, датированная 28 июня 1926 г.: «Главная контора СТФ. Окрревком поддерживает ходатайство жителей с. Островной о включении в расписание третьего восточно-камчатского рейса захода на обратном пути в Островную. О нижеследующем решении по этому вопросу просьба не отказать уведомить» [92, л. 8—12, 18].

Многочисленные обращения окрревкома в вышестоящие инстанции вызвали реакцию хабаровского Далькрайплана, запросившего Главную контору СТФ о складывающейся ситуации с камчатским завозом. 6 июля 1926 г. СТФ извещал его о своих противоречиях с окрревкомом, заключавшихся в том, что он не мог выполнить дополнительный заход в Усть-Камчатск рейса № 2 из-за протестов частных рыбопромышленников, следовавших на этом судне и боявшихся опоздать в Олюторку. Вместо него в Усть-Камчатск в конце мая заходил пароход несрочного рейса «Симферополь». Включение в рейс № 10, маршрут которого также составлялся по заявкам рыбопромышленников, захода в район Гижиги, ввиду мелководности залива считалось «исклчительно условным».

Селения Жупаново, Калыгирь, Налычево и Островная, также ставшие причиной конфликта, СТФ обслужил из Петропавловска силами местного агентства. Оно выделило катер, отбуксировавший груженные кунгасы, причем «перевозка выполнена вполне благополучно... о чем мы имеем телеграмму нашего агента от 30 июня с. г.» [92, л. 33].

13 июля 1926 г. заместитель председателя Далькрайисполкома М. И. Целищев информировал камчатские власти о том, что он ознакомился с объяснениями СТФ. Одновременно крайисполком, «озабочиваясь более правильной организацией в будущем порядка обслуживания Камчатки СТФ», предлагал окрревкому начать разработку расписания на 1927 г., «увязав нужды административного порядка с нуждами рыбной промышленности и торговли».

Сообщая, что по заданию крайплана СТФ вновь рассматривает возможность работы своих судов на Камчатке зимой, Целищев предлагал окрревкому составить два проекта: первый — из расчета проведения круглогодичной навигации, второй традиционный — исходя только из плавания весной, летом и осенью. Оба проекта рекомендовалось закончить к 1 ноября 1926 г. [92, л. 30].

9 августа 1926 г. новый агент СТФ в Петропавловске Шаманаев объявил об очередном изменении расписания. Ему подверглись осенние рейсы № 7, 8 и 10 (приложение 1.8).

В целом разработанное на 1926 г. расписание срочного пароходного сообщения с Камчаткой незначительно отличалось от прошлогоднего. Изменения сводились к введению дополнительных пунктов захода. Всего в 1926 г. было выполнено по четыре рейса по восточному и западному побережьям, один чукотско-анадырский с заходами в Петропавловск и Усть-Камчатск, а также два по западному и охотскому побережьям с посещением Петропавловска.

Кроме этого, в Петропавловск заходили «Колыма» и «Ставрополь», следовавшие к устью р. Колымы и на о. Врангеля, а также «Память Ленина», совершавший несрочный рейс в Усть-Камчатск. На Чукотке работала «Астрахань», круговой охотский рейс выполнял «Томск», а по западной Камчатке ходила «Индибирка». Всего за 1926 г. на Камчатку был сделан 21 рейс. Число несрочных рейсов составило восемь против семи в 1925 г. [84, л. 39].

В 1926 г. СТФ располагал судами с общей грузоподъемностью около 25 000 т. За навигацию они перевезли на Камчатку и обратно 32 159 т груза и 8 691 пассажиров, пройдя в целом 71 058 миль. Камчатский каботаж составлял около четверти общего объема перевозок дальневосточной конторы СТФ. Хорошая путина позволила увеличить грузооборот по сравнению с 1925 г. на 34,6 % [44, с. 18; 81, с. 178]. Потребности полуострова были, в основном, обеспечены.

Помимо решения текущих проблем охотско-камчатского судоходства, окрпплан рассматривал перспективы экономического развития региона, увязывая их с транспортными возможностями СТФ. Весной и летом 1926 г. (13 апреля и 15 июля) он дважды заслушал агента СТФ В. М. Андриеевского, обращавшего внимание на то, что правильный выбор грузоподъемности судов, отправляемых сюда, играет главную роль в обеспечении рентабельной работы флота.

Маломощность рыбных промыслов и незначительное местное население предопределяли относительно небольшие партии перевозимых грузов. В этих условиях для более полного использования тоннажа следовало применять пароходы с небольшой грузоподъемностью. Рыбпромышленники, арендовавшие 2 400-тонные пароходы срочных рейсов, до 60—70 % времени затрачивали на проезд к промыслу и обратно, и только 30—40 % на полезную работу «при отсутствии уверенности в том, поспеют ли они к сроку хода рыбы».

В середине 1920-х гг. обслуживать Камчатку крупными судами, работавшими в Японии или Китае, для СТФ было невыгодно ввиду того, «что операции в странах Японии или Китая резко отличны от операций камчатских, и что увязывать эти операции на Камчатке на судах размером 3 500 т невозможно ни под каким видом, а если и будет допущено такое несоответствие, то государство понесет еще больший урон, чем тот, который оно несет сейчас при осуществлении связи на 2 400-тонных пароходах...».

Использование больших (3 500-тонных) судов, доставлявших одновременно с рыбопромысловыми административные и торговые грузы, а также почту, имевших большую длительность рейсов, могло еще больше изменить соотношение времени проезда и промысловой работы. «Повседневная действительность убеждает нас в том, что одни интересы рыбопромышленности не увязываются полностью на 2 400-тонных пароходах и что если эта увязка происходит, то только ценой величайших жертв со стороны самой рыбопромышленности... Мы определенно утверждаем, что почти половина рыбопромышленников не смогут пользоваться этими судами даже в том случае, если им будет предложен бесплатный проезд с их грузами и рабочими» [85, л. 2—3].

Сторонник установления круглогодичной морской связи Камчатки с материком, Андржеевский видел в ее организации следующие положительные факторы:

— возможность продления работы рыбных промыслов до восьми месяцев в году (помимо летнего лососевого лова — тресковый с марта и сельдевой в октябре — ноябре). Это в свою очередь могло сделать ненужной переброску рабочей силы на полуостров и обратно;

— возможность устройства постоянно действующей промышленности, ускорение оборота капиталов: «Мы не знаем точно выбрасываемого на Камчатку капитала, но знаем, что у нас [он] обращается раз в 12 месяцев, а иногда и в 18 месяцев...»;

— снижение прожиточного минимума для населения и приближение его к материковскому;

— действительное осуществление монополии внешней торговли;

— культурное развитие области и ее заселение;

— появление возможности обработки местных ресурсов, в первую очередь, леса и угля;

— возможность организации спасательной службы на побережье;

— освобождение от иностранного влияния, развитие самостоятельности, как экономической, так и политической.

Размещение в Петропавловске складов Солесиндиката, порта и базы рыбной промышленности могло бы облегчить выход отечественной продукции на иностранные рынки. В этом случае японские промыслы смогли бы получать отсюда соль, а порт стал бы полноценным распределителем камчатской рыбопродукции, лишив этих функций Хакода-те. Тем самым «чудовищная картина вынужденного для нас обогащения чуждого нам города и порта с помощью его обращения в наш вывозной распределительный порт, прекращается навсегда...» [85, л. 4].

Значительная часть предложений, высказанных Андржеевским, была в различной форме реализована через несколько лет, после начала работы Акционерного Камчатского общества (АКО).

24 февраля 1927 г. окрревком принял постановление по докладу агентства СТФ о работе в истекшем 1926 г. В нем отмечалось крайне плохое состояние пристани в Петропавловске, угрожавшее безопасности пассажиров и сохранности грузов, удорожавшее обработку судов и вызывавшее их простои. Главной конторе СТФ настоятельно рекомендовалось произвести ремонт пристани, «расширив ее до возможности производить работу на два трюма» (Последнее удалось выполнить только в конце 1930-х гг., когда порт состоял в ведении АКО).

Во избежание возникновения противоречий между окрревкомом и СТФ, последнему предлагалось обязательно заблаговременно сообщать в Петропавловск о назначении дополнительных рейсов и их маршрутах, а также о их возможных изменениях. Местному агентству СТФ также предлагалось согласовывать мероприятия, затрагивающие интересы Камчатки, проводимые им как самостоятельно, так и предлагаемые главной конторе.

СТФ, по мнению окрревкома, должен был предотвратить ежегодный наплыв в округ безбилетных пассажиров, как правило, безработных, приезжавших «без определенной цели... создающих для органов власти значительные затруднения и недоразумения». Для этого ему следовало «принять меры к более тщательной проверке в этом отношении отходящих на Камчатку пароходов» [94, л. 24—25].

Несмотря на постепенный рост количества судов СТФ и числа их рейсов, для полного удовлетворения клиентуры тоннажа по-прежнему не хватало. Длительные плавания требовали, при отсутствии угольных складов на побережье, приема значительного запаса угля в трюмы. Это сокращало количество перевозимого груза и часто не позволяло полностью вывезти с рыбалок заготовленную продукцию. Не редкостью были и опоздания пароходов к началу путины.

Оживление экономической жизни на Камчатке, вызванное деятельностью ОКАРО и Дальгосторга, потребовало дальнейшего совершенствования порядка обслуживания северных линий. Поэтому число рейсов 1926 г. на будущий год признавалось недостаточным. Комиссию по разработке расписания на навигацию 1927 г. за выбытием И. Я. Ломбака возглавил заведующий местхозом П. И. Дудко. 31 августа 1926 г. Ларин передал ей пожелание ряда райревкомов и различных учреждений по формированию маршрутов и числа рейсов.

За основу принималось расписание 1926 г., изменения вносились в рейсы № 2, 5, и 7, добавлялось еще несколько линий. Так, дополнительный рейс № 3 считался крайне необходимым «для доснабжения товаропродуктами населения западного побережья, так как опыт двух лет показал, что с апреля месяца каждого года ощущается острый недостаток в пунктах западного побережья в продуктах...». С этой же целью вводился второй чукотско-анадырский рейс. Проект содержал и зимнее (январское) плавание, о необходимости которого говорилось и писалось уже неоднократно [92, л. 26, 35].

23 сентября 1926 г. окрревком одобрил составленное расписание (приложение 1.9). В соответствии с ним, все охотско-камчатское побережье делилось на четыре района: западный и восточный берега Камчатки, охотское побережье и Чукотско-Анадырский край. На 1927 г. устанавливались уже 15 срочных рейсов вместо 11 прошлогодних. Заходы в Петропавловск имели только пароходы, идущие по восточной Камчатке и на Чукотку. 24 сентября 1926 г. документ отправился на утверждение Далькрайплана в Хабаровск и в главную контору СТФ.

Дополнительно к запланированным срочным, 2 декабря 1926 г. было принято расписание «административно-торгового» (кругового) рейса парохода, специально выделенного Далькрайисполкомом для обслуживания нужд полуострова. Это плавание предназначалось для разгрузки остальных, обслуживавших преимущественно рыбные промыслы, и позволяло сократить расходы на срочные рейсы.

Ему устанавливался следующий маршрут: из Владивостока в Петропавловск, затем в Налычево, Островную, Кальгирь, Жупаново, Шемлячик, Кроноки, Усть-Камчатск и обратно в Петропавловск. Затем пароход следовал по пунктам западного побережья Камчатки в Тигиль, Палану, Пенжинский залив, после чего шел по охотскому побережью в Ямск, Олу, Охотск, и Николаевск. Далее он возвращался в Петропавловск с заходом в Большерецк и шел обратно во Владивосток. Протяженность линии достигала 8 026 миль [44, с. 18].

Первоначально продолжительность этого плавания определялась в 80 суток. Окреевком просил увеличить ее до 101 суток, причем простои, вызванные неблагоприятной погодой, в их число не включать. Это позволило бы гарантированно обслужить все многочисленные пункты побережья. Право оперативного управления движением судна (то есть изменения рейса и времени стоянок в пределах планового срока) окреевком просил передать ему, оставив за СТФ административно-хозяйственные функции. Время выхода из Петропавловска следовало назначить в зависимости от окончательно установленного срока выхода пароходов основного расписания [94, л. 107, 148].

В «Протоколе совещания при Камчатском окружном революционном комитете по вопросам советского и хозяйственного устройства Камчатского округа», состоявшемся 25—31 января 1927 г., говорилось о том, «что для усиления связи с материком в навигационный период 1927 г. будет два административных пароходных рейса» [95, л. 2]. Утвержденное же расписание, опубликованное 22 мая 1927 г., предусматривало целых четыре круговых административно-торговых плавания (№ 3А, 3Б, 3В и 3Г), приложение 1.10.

В 1927 г. СТФ располагал тринадцатью пароходами, пригодными для дальнего каботажа. Их полная грузопместимость составляла 26 075 рег. т, табл. 1.20 [96, с. 74].

Таблица 1.20

Название судна	Вместимость, рег. т
1. «Память Ленина» («Кишинев»)	3 120
2. «Индибирка»	2 800
3. «Эривань»	2 470
4. «Астрахань»	2 470
5. «Томск»	2 470
6. «Симферополь»	2 470
7. «Колыма»	2 065
8. «Олег»	2 000
9. «Сишан»	1 700
10. «Ставрополь»	1 400
11. «Георгий»	1 200
12. «Монгугай»	1 350
13. «Алеут»	560

В этом году северные линии обслуживали пароходы «Астрахань», «Симферополь», «Томск», «Эривань», перевезшие 31 000 т грузов и около 6 000 пассажиров. Кроме этого, еще 6 000 т доставили суда других владельцев [83, с. 101]. Всего в течение 1927 г. было совершено

40 рейсов: 15 срочных и 25 несрочных, в том числе один полярный к устью р. Лены [84, л. 39]. Всего за 1927 г. СТФ перевез 68 000 т грузов и 8 000 пассажиров. К концу года он увеличил свой суммарный тоннаж до 32 590 т.

Итоги прошедшей навигации окривком подводил 15 декабря 1927 г. В целом, по его оценке, расписание рейсов, за исключением последнего восточно-камчатского, СТФ выдержал, а его работа «прошла более или менее удовлетворительно». Отмечалось, что количество посещений Камчатки отечественными судами постепенно растет, увеличивается грузооборот, но «все же присылаемыми судами полностью нужды Камчатки не охватываются». Повышение фрахтовых ставок, проведенное СТФ в 1927 г., оценивалось отрицательно.

Помимо СТФ, в 1927 г. регулярные рейсы между Петропавловском и японскими портами Хакодате и Отару выполнял экспрессный пароход «Муроран-Мару», принадлежавший судоходной компании «Курибаяси Сиосен Кабусики Кайша». Главная контора Курибаяси размещалась в Муроране, в Петропавловске ее интересы представляло местное агентство СТФ.

Расписание срочных рейсов «Муроран-Мару» было опубликовано в мае. Оно предусматривало семь заходов в Петропавловск. Средний интервал между ними составлял три недели. Первый заход назначался на 21 мая, последний — на 1 октября (приложение 1.11). Завершал навигацию «Муроран-Мару» 9 октября в Хакодате [97, № 40].

С учетом начала работы на полуострове АКО, означавшего то, что экономическая значимость Камчатки на Дальнем Востоке постепенно начинала занимать все более весомое место, местные власти признавали «безусловно необходимым усиление обслуживания Камчатки судами; запроектированное с этой целью расписание действий судов СТФ у берегов Камчатки (29 срочных рейсов) в предстоящую навигацию, признать правильным и поддержать как минимальное». Одобрив разработанную АКО стратегию снабжения побережья полуострова из «базисных» пунктов, окривком рекомендовал СТФ:

— постепенно перейти к обслуживанию судами крупного тоннажа преимущественно базисных пунктов. Во все остальные следовало отправлять небольшие пароходы, фрахт которых обходился дешевле. Это должно было благоприятно сказаться на экономическом положении Камчатского округа;

— снизить фрахтовые ставки на 1928 г., особенно на доставку леса для разворачивающегося ранее небывалого строительства;

— согласовывать обратные рейсы с планами АКО для предотвращения порожних пробегов;

— принять меры к расширению своего хозяйства в Петропавловске с учетом того, что здешняя пристань пришла в ветхость, а территория порта мала для растущего грузооборота и имеет недостаточно складов;

— установить на петропавловской радиостанции отдельный аппарат для оперативной связи с судами.

Целесообразность возрожденного в 1927 г. административного рейса признавалась доказанной, хотя нужды округа он полностью не удовлетворил. Для СТФ же этот опыт закончился убытками. С учетом того что запланированные на 1928 г. срочные рейсы должны были обслуживать, в основном, потребности рыбной промышленности, практику проведения административных рейсов было решено сохранить. При этом окрревком обращался в Хабаровск в краевые инстанции для оказания воздействия на СТФ, намеревавшийся «по мотивам коммерческой невыгодности от этих рейсов отказаться». Разрабатывать расписание этого плавания вновь должен был окрревком, особенно с учетом того, что на намеченный в 1928 г. окружной съезд Советов должны были собраться представители самых отдаленных селений [98, л. 6—8].

В 1928 г. экономическая жизнь Камчатки стала развиваться небывальными темпами: только в рыбной промышленности дополнительно к существующему рыбоконсервному заводу в Усть-Камчатске началось возведение еще двух (консервного и жиротукового), а также постройка аналогичных предприятий в составе Озерновского, Микояновского и Олюторского рыбокомбинатов. Росло и число рыболовных участков. В связи с этим СТФ установил вместо прошлогодних 15 срочных рейсов 29, которых также оказалось недостаточно. Всего до закрытия навигации 1928 г. он выполнил не менее 60 плаваний.

В 1928 г. численность дальневосточного СТФ выросла на четыре парохода общей грузоподъемностью около 15 000 т, из которых два судна по 3 600 т были вновь построенными отечественными. С учетом новых поступлений, грузоподъемность судов СТФ увеличилась до 48 000 т, превысив дореволюционную (в 1913 г. — 47 172 т) [84, л. 40].

Проект расписания на навигацию 1928 г., разработанный главной конторой СТФ, обсуждался в окрревкоме 5 января 1928 г. Ревком предложил уточнить даты выхода из Владивостока пароходов четвертого и пятого западно-камчатских рейсов, установить дополнительный заход в Корф судна второго чукотско-анадырского рейса. Кроме этого,

следовало внести другие изменения, связанные, в основном, со своевременной доставкой в Петропавловск из районов округа и отправкой обратно делегатов съезда. В остальном предложенный проект расписания считался приемлемым [98, л. 14].

Высший орган АКО — Совет, председательствовал в котором А. И. Микоян, — 26 марта 1928 г., констатировал, что стоимость фрахта судов СТФ почти на треть превышала стоимость перевозок на иностранных пароходах. Он считал необходимым провести «совместные мероприятия Наркомторга и ВСНХ по снижению этих расходов в целях укрепления положения государственной рыбной промышленности на Дальнем Востоке» [10, л. 23 об.].

Рост государственной рыбной промышленности на Камчатке характеризуется следующими цифрами: если в 1927 г. работал единственный рыбоконсервный завод в Усть-Камчатске, то в 1935 г. в составе 18 комбинатов действовали уже 15 заводов, располагавшие 43 консервными линиями. Вылов рыбы и морепродуктов в 1928 г. составил 229,7, а в 1936 г. он возрос вчетверо, достигнув 880,1 тыс. ц.

Собственный морской транспортный флот, которым АКО обзавелось в 1928—1929 гг., не мог покрыть его быстро растущих потребностей: основная масса перевозимых грузов и людей по-прежнему доставлялась на судах СТФ и иностранных пароходах. Зачастую их движение было организовано крайне нерационально.

Так, по сведениям управляющего охотскими промыслами АКО Черникова, сообщенным на межведомственном совещании «по вопросу разгрузки пароходов», в начале осени 1929 г. в небольшой порт Охотск почти одновременно пришли пять пароходов, привезшие 1 670 т. Первым 28 августа сюда прибыл «Мини Моллер», затем 29 августа — «Хуапенг», 6 сентября — «Нэнси Моллер», 10 сентября — «Кванг Фо» и «Фей-Ху». Обилие груза, по словам управляющего, «вызвало полную дезорганизацию погрузо-разгрузочных работ и ставит под удар рыбные промыслы АКО». К тому же часть судов СТФ отправил без плавсредств и трюмных рабочих, что еще больше затруднило их обработку. Совещание полагало «целесообразным открытие в Охотске агентства СТФ хотя бы на летний период» [99, л. 36].

11 августа 1930 г. бюро Петропавловского окружного комитета ВКП(б) приняло резолюцию по докладу управляющего СТФ Тихоокеанского бассейна А. А. Гончарова. Положительно оценив его заявление о том, что в Ленинграде заканчивается строительство четырех грузопассажирских пароходов, которые СТФ намеревался выставить

на регулярную линию Владивосток — Камчатка, бюро признало, что это хотя и «даст некоторое улучшение живой связи Камчатки с материком», но полностью транспортной проблемы не решит. Поэтому бюро просило «крайком настаивать перед высшими партийными и правительственными органами: уже весной 1931 г. установить СТФ экспрессную линию Владивосток — Петропавловск с расчетом оборота не менее четырех рейсов в месяц». При этом во внимание принимался опыт японских соседей, у которых подобная линия (Хакодате — Камчатка) продолжала успешно действовать [100, л. 26 об.]. Однако выполнить намеченное в полном объеме не удалось.

В соответствии с «Контрольными цифрами грузооборота Камчатки в 1931 г.» потребности в грузоперевозках на эту навигацию исчислялись в 889 588 т (один пассажир считался за тонну груза, плавсредство — за три). С учетом того, что грузооборот 1930 г. составил 545 000 т, объем предполагаемой работы должен был вырасти на 61 %. Естественно, что это сказалось на проекте расписания срочных рейсов. Если прошлогоднее предусматривало 37 плаваний, то на 1931 г. их планировалось уже 45 (увеличение более чем на четверть). Общая протяженность маршрутов достигала 43 490 миль (приложение 1.12).

Составленный проект расписания отличался от предыдущего следующими улучшениями:

- устанавливались 19 плаваний по маршруту Владивосток — Петропавловск — Усть-Камчатск, выполнявшихся раз в две недели;

- вновь вводились четыре новых административных рейса по восточному побережью Камчатки из Петропавловска до Корфа;

- организовывались пять административных линий по западному побережью из Петропавловска до Паланы;

- вводились девять маршрутов по побережью Пенжинского залива из Нагаево до Паланы;

- назначались шесть рейсов по маршруту западная Камчатка — Владивосток, охватывавшие берег от Озерной до Хайрюзово. Они с пересадками пассажиров и перевалкой груза позволяли остальному району от Паланы до б. Нагаева связаться с Владивостоком.

Юг охотского побережья от б. Нагаева до Николаевска-на-Амуре сообщался с Владивостоком административными рейсами с пересадкой в Николаевске.

Выдержать этот плотный график можно было только при условии своевременного снабжения петропавловского порта, находившегося в тот период в ведении СТФ, углем для пароходов [100, л. 58].

В действительности утвержденное расписание включало не 45, а всего 37 срочных рейсов. Источник [101, с. 770] указывает, что в 1931 г. на камчатском побережье работали 66 пароходов, выполнивших 38 срочных рейсов и несколько десятков несрочных. Эти сведения неточны. Архивные данные свидетельствуют о том, что из запроектированных на 1931 г. 37 срочных рейсов было сделано лишь 20, то есть всего 54 % их планового количества.

В 1931 г. суммарная грузоподъемность четырех собственных транспортных пароходов АКО, составлявшая 16 600 т, обеспечивала потребности в грузовых перевозках всего на 17 %. Это по-прежнему заставляло использовать суда СТФ и фрахтованных «иностранцев». Заявки на пароходы составляла владивостокская контора АКО. В 1931 г. она подала их, в общей сложности, на перевозку 450 тыс. т грузов и 25 тыс. пассажиров.

СТФ требовал от АКО уточнения плана с тем, чтобы он не отличался более чем на 10 % в сторону уменьшения или увеличения заявленных объемов. Ориентировочный план ежемесячно уточнялся «ответственной заявкой». СТФ выделял пароходы с большими задержками, а из-за низких темпов их погрузки во Владивостоке запоздание еще больше увеличивалось. Длительность простоев достигла за год 335 суток, убыток от них выразился в сумме 2 623 тыс. руб. Только задержка пассажиров обошлась в 1 321 тыс. руб. Из-за опоздания на промыслы и штормовой погоды суда СТФ оставили на промыслах 1 140 т продукции: в Пенжино — 200, в Анадыре — 190, на о. Медный — 150, в Кихчике — 600.

В навигацию 1931 г. пассажирское сообщение между Владивостоком и Петропавловском поддерживали фрахтованные грузопассажирские суда «Пронто» и «Проспер», а также отечественные экспрессы «Совет», «Кречет» и «Анадырь» [100, л. 583].

Из перевезенных в 1931 г. по северным линиям 167 800 т грузов 89 800 т, то есть 53,5 % пришлось на фрахтованный иностранный флот. Рост численности советских судов в дальневосточном бассейне делал возможным постепенный отказ от фрахта заграничных пароходов. Но уже 15 июля 1931 г. Далькрайком ВКП(б), выслушавший отчет своего секретаря Перепечко о поездке на Камчатку, решил «поставить задачу: на следующий год отказаться от фрахтования иностранных судов для Камчатки, для чего поручить комиссии Далькрайисполкома с привлечением СТФ и АКО в двухмесячный срок представить на бюро оперативный план выполнения этого решения» [102, л. 216].

К концу 1932 г. СТФ насчитывал 43 судна суммарной грузоподъемностью 116 600 т. Быстро развивающаяся экономика Дальнего Востока требовала дальнейшего увеличения их количества. Далькрайисполком предлагал поставить перед СНК РСФСР вопрос «о доведении морского тоннажа СТФ на Дальнем Востоке до размеров, обеспечивающих охват морских перевозок по каботажу к 1932 г. на 100 %, по советскому экспорту и импорту к концу второй пятилетки на 75 %, и по транзитному экспорту к этому же сроку на 25 %» [103, с. 92].

Эти решения во многом носили декларативный характер. Пока для полного отказа от фрахта иностранных судов не было условий, он продолжался до 1940 г.

Сложные метеоусловия и короткий период осенней навигации приводили к тому, что вся заготовленная рыбопродукция с Камчатки полностью не вывозилась. Ее переходящие остатки с прошлых и даже позапрошлых сезонов достигали десятков тысяч тонн. Хранение рыботоров на комбинатах вызывало частичную порчу и снижение сортности. Оно же порождало многочисленные рассуждения о «вредительских заговорах».

Осенью 1934 г. и зимой 1935 г. отгрузка продукции с рыбокомбинатов затянулась, особенно на западном побережье. Главной причиной этого стала поздняя подача пароходов СТФ, к тому времени преобразованного в Дальневосточное государственное морское пароходство (ДВГМП). К февралю 1935 г. их было выделено всего 42,4 % от потребности. Первый пароход для вывоза консервов на экспорт — фрахтованный «Флейстон» — пришел только в конце сентября. Основная же масса судов подошла в самые штормовые месяцы — ноябрь и декабрь. В результате значительная часть крупных пароходов ушла, по существу, порожняком. Так, «Днепрострой» погрузил только 310 т, «Вацлав Воровский» — 229 т, «Ангартрой» — 1 560 т, в то время как их грузоподъемность составляла от пяти до семи тыс. т. При этом поданный тоннаж мог бы полностью обеспечить отгрузку рыбной продукции, но только при условии, если бы суда пришли на два месяца раньше.

Всего продукции, выпущенной в 1934 г., до конца года удалось вывезти 30 340 т: в августе и сентябре на семи пароходах — 9 244,3, в октябре на девяти пароходах — 8 736,7, в ноябре на девяти — 7 555,4 и в декабре на шести — 3 803,4. Это составило всего 51,8 % к общей выработке. Остальная часть продукции зазимовала на комбинатах. Только в Крутогорово, Митоге и Большерецке осталось 10 912,4 т соленого лосося, сельди, трески и тука, а также 30 % заготовленной

лососевой икры. Из-за отсутствия тары соленую рыбу отправляли россыпью, что приводило к снижению ее качества и убыткам. Так, в Жупановском комбинате отсутствие тары не дало возможности затаривать в бочки и залить тузлуком кету чанового посола. Ее пришлось отправлять в кулях. Большую часть товаров смогли погрузить лишь в Кихчике и Озерной на «Каширстрой» и «Шатурстрой» [104, л. 36].

Несвоевременная подача Морфлотом тоннажа, необходимого АКО, нарастала из года в год. Так, если в 1931 г. общее опоздание пароходов против установленных календарных сроков составило 81 сутки, то в 1932 г. — 201, 1933 г. — 180, 1934 г. — 191. В результате последняя партия промысловых рабочих с материка в 1934 г. была завезена только 5 августа, то есть за две недели до закрытия сезона [108, л. 26].

В 1934 г. суммарная грузоподъемность транспортов АКО выросла до 25 850 т. Этого для обслуживания Камчатки не хватало, поэтому значительную часть грузов и пассажиров перевозили суда ДВГМП. Между ним и АКО заключались договоры на предоставление тоннажа, которые регулярно нарушались. Главными проблемами в отношениях между ДВГМП и АКО являлись:

- неполное и своевременное выделение тоннажа;
- предоставление неисправных судов;
- длительное отсутствие на Камчатке запасов угля, созданных ДВГМП для своих пароходов, вызывавшее простои.

В сентябре 1934 г. на линию Владивосток — Петропавловск вышел достаточно комфортабельный грузопассажирский экспресс «Ильич». Впервые в Петропавловск он пришел 20 сентября [105, № 202]. С этого времени пароход стал частым посетителем камчатской столицы. В местной печати даже появилась рубрика «Что привез “Ильич”», информирующая горожан о доставленных им товарах и продуктах, а также о наиболее интересных приезжих.

Сотрудничество ДВГМП и АКО продолжалось и в последующие годы. Совместная работа омрачалась уже ставшими традиционными проблемами и взаимными упреками. Весной 1936 г. руководство АКО докладывало секретарю Камчатского обкома ВКП(б) В. А. Орлову о том, что ряд судов ДВГМП, выделенных для рейсов на Камчатку, имел крайне плохое техническое состояние.

Так, пароход «Селенга», вместо того чтобы идти на комбинаты и разгружать там уголь, был вынужден из-за неисправности котлов сделать заход в Петропавловск. Пароход «Тымлат» не пошел в битый лед из-за повреждений подводной части корпуса. «Это лишний раз

подчеркивает несерьезность Морфлота при отправке путинных грузов, так как этот случай уже не первый, когда дефектные пароходы посылаются на Камчатку» [106, л. 2].

В мае 1936 г. ДВГМП в соответствии с постановлением СНК СССР должно было предоставить АКО 12 пароходов грузоподъемностью 42 156 т и перевезти 6 138 пассажиров. Сроком выделения этих судов определялась вторая половина мая. «При этом положении перевоз на Камчатку угля, соли, тары, консервных банок, катеров, кавасаки, кунгасов, находящихся во Владивостоке, также завоз рабочих, — находятся под прямой угрозой срыва. До сих пор на Камчатке пароходы Морфлота разгружались своевременно, задержек не было. Но Морфлот угля в Петропавловск своим пароходам не забрасывал и не забросил. По этому поводу в Петропавловске простаивали пароходы «Камо» — 21 день, «Тымлат» — 16 дней, «Красный партизан» — 9, «Урицкий» — 15, «Ильич» — 11 дней. Как правило, суда Морфлота направляются без запаса бункерного угля на выполнение рейса, также обратного рейса» [107, л. 4].

Фактически в мае 1936 г. на Камчатке работали всего четыре судна ДВГМП грузоподъемностью 12 000 т [106, л. 40—42].

Основные принципы поддержания регулярной паромной связи между Охотско-Камчатским краем и материковой Россией через Владивосток сложились на протяжении первых трех десятилетий XX в. Эта связь служила определяющим фактором экономического и социального развития громадного региона. Основой такого развития являлась деятельность судоходного предприятия с государственной формой собственности — вначале Добровольного флота, затем его приемников — Совторгфлота и Дальневосточного государственного морского пароходства. Оторванность региона от основных экономических центров страны и обусловленное этим политическое и экономическое влияние в регионе Приморья и Японии делало его, по существу, сезонной базой приморских и японских рыбопромышленников. Противодействие иностранной экспансии стало еще одним стимулирующим фактором промышленного освоения Северо-Востока России.

Недостатки паромной связи, вызванные незначительной численностью работавших на охотско-камчатском побережье отечественных судов, оторванностью района их деятельности от центра управления, сложными навигационными и метеорологическими условиями, ограниченными сроками навигации, а также желание преодолеть зависимость

региона от Владивостока, — стали предпосылками к созданию на Камчатке собственных судоходных предприятий.

Количество рейсов грузопассажирских судов по северным линиям на протяжении 1886—1931 гг. показано в приложении 1.13.

ИСТОЧНИКИ

1. **Петропавловск-Камчатский.** История города в документах и воспоминаниях (1740—1990). — Владивосток, 1994. — 503 с.

2. **Слюнин Н. В.** Охотско-Камчатский край. Естественно-историческое описание. — Т. 1. — СПб., 1900.

3. **Крушанов А. И.** О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX — начале XX вв. // *Материалы по истории Владивостока (1860—1917)*. — Владивосток, 1960. — 203 с.

4. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 23.

5. **Журналы** совещания рыбопромышленников Дальнего Востока в г. Владивостоке в ноябре 1911 года. — Вып. 3. — Хабаровск, 1911. — 64 с.

6. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 10.

7. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1029, оп. 1, д. 112.

8. **Бянкин В. П.** Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860—1925 гг.). — Владивосток, 1979. — 254 с.

9. **Географическо-статистический словарь** Амурской и Приморской областей / Сост. А. Кириллов. — Благовещенск, 1894. — 541 с.

10. **Энциклопедический словарь** Брокгауза и Ефрона. — Т. 46. — СПб., 1893. — 960 с.

11. **Унтербергер П. Ф.** Приморская область 1856—1898 гг. Очерк / Записки Императорского РГО. — Т. 8. — Вып. 2. — СПб., 1900. — 324 с.

12. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1029, оп. 1, д. 101.

13. **Прозоров А.** Экономический обзор Охотско-Камчатского края. — СПб., 1902.

14. **Сибирь** и Великая Сибирская железная дорога. — СПб., 1893. — 309 с.

14а. **Энциклопедический словарь** Брокгауза и Ефрона. — Т. 20. — СПб., 1893. — 960 с.

15. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1005, оп. 5, д. 34.

16. **Бянкин В. П.** В дальневосточных морях. Очерки. — Владивосток, 1981. — 240 с.

17. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1530, оп. 1, д. 56.

18. Там же, ф. 1044, оп. 2, д. 17.

19. Там же, ф. 702, оп. 1, д. 423.

20. Там же, ф. 1047, оп. 2, д. 1.

21. **Унтербергер П. Ф.** Приамурский край 1906—1910 гг. Очерк / Записки Императорского РГО — Т. 13. — СПб., 1912. — 480 с.

22. **Камчатка в 1923 году.** (Обзор Камчатской губернии по данным Камчатского губревкома). Приложение к отчету Дальэкономического совещанию РСФСР / Под ред. М. И. Целищева. — Б.м., 1924.

23. **Горовский Б.** Забытые русские земли. Чукотский полуостров и Камчатка. Путевые очерки. — СПб., 1914.

23а. **Отчет** по рекогносцировочным исследованиям в 1909 году рек Камчатского полуострова Камчатки, Большой и Авачи / Сост. П. Крынин. — СПб., 1913.

24. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1005, оп. 5, д. 106.

25. Там же, ф. 702, оп. 5, д. 233.

26. **Под флагом России:** История зарождения и развития морского флота. — М.: Согласие, 1995. — 568 с.

27. **Камчатский листок.** Комплект за 1916.

28. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1, оп. 4, д. 2212.

29. **ГАКО**, ф. 234, оп. 1, д. 1.

30. **Камчатский листок.** Комплект за 1917 г.

31. **ГАКО**, ф. 234, оп. 1, д. 2.

32. **Сильницкий А.** Поездка в северные округа Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. — Т. 6. — Вып. 1. — Хабаровск, 1902.

33. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 1, д. 669.

34. **Всеподданнейший отчет** губернатора Камчатской области действительного статского советника Мономахова за 1912 и 1913 гг.

35. **Материалы** к познанию русского рыболовства. — Т. 4. Вып. 7. — Петроград, 1915.

36. **Материалы** к познанию русского рыболовства. — Т. 5. — Вып. 11. — Петроград, 1917.

37. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 63.

38. Там же, ф. 210, оп. 1, д. 5.

39. Там же, д. 2.

40. Там же, д. 3.

41. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 37.

42. **Материалы** по обследованию охотско-камчатского побережья в 1925 г. (Труд и быт). — Хабаровск, 1925. — 143 с.

43. **Богданов Д.** Обзор Приморской области. — Владивосток, 1909.

44. **Отчет** Дальневосточного краевого исполнительного комитета за 1925—26 год / Под ред. М. П. Копытина, П. Е. Терлецкого. — Хабаровск, 1927.

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

46. **Справочная книга** по рыбопромышленности Дальнего Востока. — Николаевск-на-Амуре, 1914.

47. **ГАКО**, ф. 10, оп. 1, д. 4.

48. Там же, д. 2.
49. **Камчатские известия**. Комплект за 1918 г.
50. **Известия** Совета рабочих и солдатских депутатов г. Петропавловска. Комплект за 1918 г.
51. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 3.
52. **Камчатский вестник**. Комплект за 1918 г.
53. **ГАКО**, ф. 130, оп. 1, д. 2.
54. Там же, д. 1.
55. **Камчатский вестник**. Комплект за 1919 г.
56. **Бянкин В. П.** Порт приписки. — Владивосток, 1983. — 183 с.
57. **Краткий обзор** Камчатской области за 1919 г. (рукопись) — Б.м., Б.г.
58. **ГАКО**, ф. 120, оп. 1, д. 3.
59. Там же, д. 5.
60. **Камчатский вестник**. Комплект за 1920 г.
61. **ГАКО**, ф. 44, оп. 1, д. 4.
62. Там же, ф. 90, оп. 1, д. 4.
63. Там же, д. 5.
64. **Известия** Камчатского областного исполнительного комитета. Комплект за 1920 г.
65. **ГАКО**, ф. 80, оп. 1, д. 1.
66. Там же, ф. 44, оп. 1, д. 4.
67. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1921 г.
68. **ГАКО**, ф. 119, оп. 1, д. 1.
69. Там же, ф. 120, оп. 1, д. 8.
70. Там же, д. 9.
71. **Камчатский листок**. Комплект за 1922 г.
72. **ГАКО**, ф. 300, оп. 1, д. 2.
73. Там же, ф. 120, оп. 1, д. 10.
74. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1922 г.
75. **ГАКО**, ф. 300, оп. 1, д. 6.
76. **Полярная звезда**. Комплект за 1923 г.
77. **Самойлов А. Д.** На страже завоеваний Октября (Крах контрреволюции на Дальнем Востоке. — М.: Мысль, 1986. — 302 с.
78. **ГАКО**, ф. 243, оп. 1, д. 2.
79. Там же, ф. 210, оп. 1, д. 9.
80. **Экономическая жизнь** Дальнего Востока. — Владивосток, 1924.
81. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964.
82. **ГАКО**, ф. 31, оп. 1, д. 3.
83. **История** Дальневосточного пароходства (Очерки) / Отв. ред. Б. М. Дворняк. — М.: Морской транспорт, 1962.

84. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 161.
85. Там же, ф. 19, оп. 1, д. 268.
86. Там же, д. 80.
87. Там же, д. 39.
88. Там же, ф. 45, оп. 1, д. 22.
89. Там же, ф. 19, оп. 1, д. 164.
90. **ГАКО**, ф. 29, оп. 1, д. 3.
91. Там же, д. 6.
92. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 17.
93. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 7.
94. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 4.
95. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 101.
96. **Справочник** по Дальневосточному краю на 1927 год. — Хабаровск, 1927.
97. **Полярная звезда**. Комплект за 1927 г.
98. **ГАКО**, ф. 30, оп. 1, д. 9.
99. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 5.
100. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 2.
101. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л., 1936.
102. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 11.
103. **Прокопенко Г., Кизин И., Генищенко К.** Дальневосточный край: Политико-экономический обзор. — Владивосток, 1932.
104. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 8.
105. **Камчатская правда**. Комплект за 1935 г.
106. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 122.
107. Там же, д. 101.
108. Там же, ф. 1, оп. 1, д. 12.

ГЛАВА 2. НЕСКОЛЬКО ПРОЕКТОВ УСТРОЙСТВА КАМЧАТСКОГО КАБОТАЖА

Каботаж (франц. sabotage) — судоходство между портами одной страны. Различают большой каботаж — перевозку грузов и пассажиров между портами разных морей, и малый каботаж — перевозки между портами одного и того же моря... (Большая советская энциклопедия, 1973. Т. 11. С. 103). В настоящей главе речь пойдет преимущественно о прибрежном судоходстве вдоль побережья Охотско-Камчатского края.

Большую часть трехвекового периода, в течение которого Камчатка входит в состав России, она не имела собственного самоходного водного транспорта, способного обслуживать побережье и поддерживать связь с материком. Это обстоятельство в значительной мере осложняло экономическое развитие области и затрудняло охрану ее природных богатств. Несмотря на то что местные специалисты и администраторы обращали внимание правительства на необходимость устройства камчатского каботажа еще в XIX в., первые достаточно крупные транспортные суда появились на Камчатке только в конце 1920-х гг.

2.1. ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ ЗАВЕДЕНИЯ МЕСТНОГО ПРИБРЕЖНОГО «СУДОМОРЕХОДСТВА»

В конце XIX в. основными водными средствами передвижения на полуострове являлись выдолбленные из дерева баты, лодки и байдары аборигенных народностей. Местные специалисты по постройке деревянных мореходных судов отсутствовали. В 1897 г. А. П. Сильницкий с удивлением отмечал, что здешнему населению неизвестен такой инструмент как пила — при необходимости получения доски, ее вытесывали топорами из целого древесного ствола [1, с. 7].

Положение камчатского водного транспорта в этот период красочно охарактеризовано Н. В. Слюниным (1895 г.): «...во всей Камчатке нет ни одной шхуны, на которой можно было бы из одной бухты перейти в другую; строго говоря, нет даже шлюпок, на которых без риска можно было бы переправиться, например, с одной стороны Авачинской бухты на другую, или из селений Николаевского, Авачи — в Петропавловск... Купить большой вельбот не на что и негде; местного производства не существует за отсутствием эксплуатации лесов и способов доставки.

Таким образом, житель Камчатки, среди леса и изобилия рыбы, лишен первого необходимого условия промысла» [2, с. 15].

Отсутствие плавсредств до крайности осложняло сообщение между населенными пунктами. Управляющий областью Н. Н. Червлянский в 1919 г. так оценивал состояние местных путей сообщения: «Населенные пункты разбросаны один от другого на десятки, сотни и тысячи верст, причем в самом населенном уезде области — Петропавловском — селения находятся одно от другого не ближе 65—70 верст. Сообщение между этими селениями летом по рекам на батах, а зимою — на собаках. Указанный способ передвижения в обоих случаях крайне тяжел, сопряжен с огромной потерей времени и опасностью для здоровья и даже жизни, вследствие чего поездки населения вызываются только крайней необходимостью» [3, л. 5].

В том же 1919 г. газета «Камчатский вестник», во многом повторяя слова Слюнина, написанные четвертью века ранее, сообщала: «...Петропавловцу не раз приходилось слышать: поехать, например, в Авачу нельзя то из-за шторма, то из-за невозможности подыскать катер или лодку, не говоря уже о том, что за проезд на катере в с. Авачу иногда приходится заплатить до 50 рублей. Это за каких-то восемь-десять верст водного пути!» [4, № 138].

Для ведения морских промыслов местные жители были вынуждены приобретать вельботы у американцев, платя им значительные суммы. Использование для этого традиционных плавсредств северных народностей зачастую было сопряжено с риском для жизни.

К началу XX в. положение дел с малотоннажным судостроением на Камчатке изменилось незначительно. Надежды на открытое 1898 г. при Петропавловском городском училище ремесленное отделение, на котором преподавали столярное, бондарное, кузнечное и прочие ремесла, не оправдались — оно не смогло подготовить необходимые кадры судостроителей. В 1907 г. советник Приморского областного правления Ф. Ф. Сомов докладывал военному губернатору Приморья о том, что в Гижигинском уезде изготавливать лодки, пригодные для ловли рыбы в реках и на море, «самым примитивным способом умеют во всем уезде только семь человек» [5, с. 4, 9].

По свидетельству Сомова, местный мелкий каботаж был необходим жителям прибрежных селений для обмена между собой предметами производства и охоты. В качестве примера потерь, которые они несли вследствие отсутствия плавсредств, называлось с. Ямское Охотского уезда. В пятидесяти верстах от него располагался о. Талык, где

аборигены промыслили сивучей. «Убивают 500—600 штук, хотя можно убить несколько тысяч, и увозят с собою одни шкуры, мясо же и сало, годные для еды, в количестве нескольких тысяч пудов бросают за невозможностью перевезти. Сало сивучей очень хорошее для подмазки машин и стоит до 7 руб. за пуд». Помимо этого, обеспечение местных жителей лодками могло способствовать охране морского зверя, бесконтрольно уничтожаемого «японскими шхунами, которых и теперь плавают вдоль нашего северного побережья не малое количество» [6, л. 147].

Практика прибрежного рыболовства на Камчатке показала, что наиболее удобным для местных условий является особый тип морской шлюпки, получившей название «кунгас». Кунгасы, имевшие плоские днища, оказались наименее опасными при выбрасывании их прибойной волной на берег. Основная масса этих судов в начале XX в. ввозилась на пароходах из Владивостока или Японии. В 1912 г. у камчатских промысловиков появилась возможность приобретать в рассрочку добротные вельботы местной постройки: в Петропавловске их стал изготавливать опытный мастер [7, с. 34]. Видимо, дела у него шли успешно, так как владелец мастерской пытался расширить производство. 3 июня 1918 г. на заседании исполнительного комитета городского Совета рассматривался вопрос об отводе «гражданину Кяэру участка береговой полосы для расширения шлюпочной мастерской» [8, № 31]. Почему-то просителю было отказано.

Собственных плавсредств, пригодных для морских рейсов, зачастую не имели не только стантовые приставы, охранявшие рыбные запасы побережья, но даже уездные начальники. Ходатайства об их покупке неоднократно возбуждались администрацией Приморской области, в состав которой входила Камчатка, но они длительное время оставались неудовлетворенными [7, с. 5].

Одним из первых о необходимости приобретения для Камчатки судов, пригодных для каботажного плавания, задумался начальник Петропавловского округа П. А. Ошурков. 25 августа 1895 г. (ст. ст.) он подал военному губернатору Приморской области генералу П. Ф. Унтербергеру проект, в котором рекомендовал завести для нужд местного управления паровую шхуну с осадкой не более 9 футов (2,8 м), позволявшей ей заходить в р. Камчатка.

Он полагал, что шхуна сможет совмещать функции охранного судна и снабженца. Весной она должна была приходиться в Петропавловск с грузом из Владивостока вместо первого судна ДФ или пароходства КВЖД. Этот рейс, по расчетам Ошуркова, сберегал государственной

казне около 6 тыс. руб. так называемой «помильной» платы, кроме того, шхуна могла заработать еще до 9 тыс. руб. в качестве оплаты за перевозимые грузы.

Предполагалось, что из Петропавловска шхуна могла идти с товарами в Нижне-Камчатск, там принимать лес и рыбу и доставлять их обратно в Петропавловск. После разгрузки она должна была выходить на западное побережье Камчатки на охрану звериных и рыбных промыслов. (Только за счет взыскания платы с американских рыбопромышленников за право ведения промысла трески на явинской банке дополнительный годовой доход казны мог достигать 10 тыс. руб. Эта сумма была сопоставима с годовым бюджетом округа). После осмотра западного побережья Камчатки шхуна возвращалась бы в Нижне-Камчатск или следовала в другие пункты. В подобном режиме она могла работать в течение семи месяцев — с апреля до середины октября, а затем должна была идти на зимовку во Владивосток.

По словам А. П. Сильницкого, Ошурков считал, «что расход по покупке и содержанию помянутой шхуны оправдался [бы] не только отвлеченным развитием благосостояния населения Камчатского полуострова, но и видимым поступлением сборов в казну за право рыбного промысла. Теперь, с наплывом японцев, эти поступления дошли уже до 25 тыс. руб. в год, а будь особая сторожевая шхуна, поступления, несомненно, увеличились бы в несколько раз» [9, с. 67—69].

С учетом того, что в 1901 г. сборы за право ведения рыбного промысла оказались меньше, чем в предыдущем, начальник округа высказывал опасение, что они будут снижаться и далее из-за отсутствия «постоянной сторожевой шхуны, у которой не было бы другого дела, как обслуживать побережье Камчатки и других северных округ». В качестве еще одного довода в пользу приобретения шхуны, им называлась возможность экономии казенных средств, выделяемых на патрулирование камчатских вод судами военного ведомства.

Упомянутый проект не был единственным. 31 декабря 1898 г. Ошурков обращался к губернатору Приморской области с рапортом об определении мест размещения переселенцев, которых власти намеревались направить на полуостров на постоянное жительство. По мысли окружного начальника, их можно было занять традиционными скотоводством и земледелием, а также новым, только что начавшим развиваться видом промысла, — рыбной ловлей. Последний мог бы «обеспечить существование не одного десятка семей поселенцев», но при условии, что будет налажено устойчивое пароходное сообщение с

Владивостоком, единственным пунктом, где в это время можно было сбывать заготовленные рыбопродукты. В противном же случае «неимение правильного сообщения с этим пунктом затормозит этот промысел и может ввести промышленников в большой убыток».

Рыбный промысел с успехом можно было вести в Усть-Камчатске, Авачинской губе, Тигиле, Облуковино и на р. Озерной, «при условии, конечно, если во всех этих пунктах будет устроена казенная продажа соли и гораздо дешевле существующей, и будет постоянное сообщение с Усть-Камчатском, откуда возможно только доставлять лес для приготовления бочек во все упомянутые пункты, так как в этих местностях, кроме Усть-Камчатска, нигде нет другого леса, кроме березы и тополя, а этот материал не годен для приготовления бочек. Для этого необходим небольшой пароход...» [10, л. 6 об.]. Под ним Ошурков подразумевал все ту же паровую шхуну для нужд местного управления, о которой шла речь в рапорте от 25 августа 1895 г. Проекты Ошуркова так и остались на бумаге, а их податель вскоре скончался.

Судном, которое в драматических обстоятельствах было «употреблено для казенных надобностей», стала находившаяся в 1904 г. в Петропавловске небольшая старая парусная шхуна японской постройки «Мария». Ее в 1903 г. конфисковали у ведущих браконьерский промысел японцев.

После смерти Ошуркова в должность Петропавловского уездного начальника вступил А. П. Сильницкий. Он ожидал, что после начала русско-японской войны снабжение Камчатки из Владивостока прекратится, и поэтому решил отправить «Марию» с продовольствием и подкреплением для ополченческой дружины, противостоявшей высадке на полуостров японского десанта, на западное побережье.

Шхуной командовал бывший штурман пароходства КВЖД Ц. Жаба, ее экипаж состоял из трех человек. «Марию» с большим трудом удалось подготовить к выходу в море, часть снаряжения и якоря для нее позаимствовали со складов КТПО. В июле 1904 г. судно вышло в море. По пути в Тигиль на него напала большая японская шхуна. Завязавшая между ними перестрелка закончилась для русских удачно, никто из них не пострадал.

Свое героическое плавание «Мария» завершила в августе 1904 г. на тигильском рейде: здесь она потеряла якоря и была выброшена штормом на мель. Попытки стянуть шхуну на воду оказались безуспешными. Корпус судна разобрали, из его остатков решили соорудить шлюпочный сарай. Имущество «Марии» распродали на аукционе местным

жителям, имевшим большую нужду в различного рода посуде, тросах и поделочном железе [11, л. 40—42].

Вот как позже А. П. Сильницкий вспоминал об обстоятельствах отправки «Марии». «Жаба приступил к конопатке шхуны, к осмолке, к шитью разорванных осеннею бурею парусов, к исправлению руля и к прочим ремонтным работам. Все делалось средствами, бывшими под руками... Шхуна с большим грузом казенных припасов, направленных мною в Гижигу, с запасом товаров, приобретенных покупкою в петропавловских магазинах, и с командою в 32 человека (общая численность людей на шхуне, включая ее экипаж и ополченцев. — С. Г.) вышла из Петропавловска 16 июня и направилась на западный берег Камчатки.

Ее плавание, могу сказать уверенно, составляет одну из отрядных страниц истории нашей войны с японцами. Угловое судно, кое-как скрепленное на петропавловских “верфях”, отправилось в плавание за тысячи верст, рискуя ежеминутно встретиться с японским судном, а затем, имея задачей высадить у селения Явинского “десант” для действия против высадившегося сильного врага. И шхуна блистательно исполнила свою задачу. Она не только высадила в указанном месте посланных мною дружинников, но и высадила их как раз вовремя, когда наши дружины уже разведывали расположение японцев. Вслед за соединением петропавловских дружинников, пришедших морем, и дружинников, пришедших сухопутьем, наши напали на японский лагерь...» [12, с. 82—83].

Одно из первых плавсредств, к тому же оборудованное механической установкой, появилось на Камчатке в начале работы рыбоконсервного завода КТПО. В 1901 г. это предприятие, располагавшееся неподалеку от Петропавловска в б. Тарья, имело паровой катер, использовавшийся для доставки с рыбалок кунгасов с рыбой. Рядом с консервным заводом в 1901 г. возводился еще один — жиротуковый. Для него к весне 1902 г. КТПО рассчитывало приобрести промысловые шхуны, в том числе и китобойные [9, с. 94—95].

Однако деятельность компании, не нашедшей правительственной поддержки, оказалась неудачной и работа ее предприятий в районе Петропавловска вскоре была свернута. Катер КТПО в 1904 г. находился в устье р. Камчатки [11, л. 26]. В 1908 г., по свидетельству П. Ю. Шмидта, Товарищество перевозило на нем грузы по реке.

В это же время в Усть-Камчатске местный житель — мелкий торговец и промышленник А. К. Косыгин, единственный здешний «судовладелец», — располагал довольно большой парусной двухмачтовой

шхуной, переделанной из японского кунгаса. Это судно также использовалось на р. Камчатке и оз. Нерпичьем [13, с. 35].

По мнению камчатского губернатора В. В. Перфильева, высказанному в 1910 г., КТПО организовало транспортировку «так неумело и нехозяйственно, что содержание катера обходится до 16 000 руб. в год, а так как других грузов кроме своих, опасаясь конкуренции, Общество не перевозит, то перевозка пуда груза обходится до 1 руб. 50 коп., столько, сколько берут и местные жители за перевозку на своих батах». Таким образом, от появления на реке катера окрестное население ничего не выиграло, так как цены на товары остались прежними.

В 1910 г. монополия КТПО на торговлю и перевозки по р. Камчатке оказалась разрушенной: в с. Ключевском открыла торговлю фирма «Чурин и К^о», перевозившая товары на катере рыбопромышленника Х. П. Бирича. Результат не замедлил сказаться: цены сразу же упали на 20 %. К сезону 1911 г. фирма Чурина намеревалась обзавестись собственным катером [14, л. 104 об.].

Местные жители склонны были винить КТПО в том, что его катер стал причиной уменьшения хода рыбы в реке. Они даже «обратились к уездному начальству с ходатайством о воспрещении Обществу пускать по реке катер». «Начальство» же, учитывая, что катер проходил по реке всего два раза за лето, видело причину этого явления в ежегодном удлинении песчаной косы, отделявшей реку от моря [6, л. 147 об.].

В 1901 г. приамурское Управление государственных имуществ учредило на западном побережье Камчатки должности двух промысловых надзирателей. Вначале они не имели плавсредств и не могли оказать серьезного противодействия японским браконьерам [9, с. 31]. В 1908 г. состав промысловой стражи был расширен, теперь она уже имела несколько небольших лодок.

К лету 1909 г. недостаточная численность плавсредств стала очевидной, поэтому предполагалось дополнительно к существующим построить пять моторных шхун и 17 гребных шлюпок суммарной стоимостью вместе с отсутствующими расходами в 213 370 руб. Небольшое водоизмещение шхун (порядка 70 т) и незначительная осадка должны были позволять им заходить в устья рек. Местом зимовки судов определялся Петропавловск. Ежегодно на содержание промыслового надзора требовалось 89 960 руб. Часть этой суммы предназначалась для обслуживания шхун и шлюпок [15, с. 318—320]. Помимо своего прямого назначения — охраны рыбных промыслов — шхуны могли использоваться и для сообщения между пунктами побережья.

В 1910 г. у промыслового надзора появились небольшие парусно-моторные катера с деревянными корпусами и керосиновыми моторами. В 1911 г. на западном побережье Камчатки работали катера «Волна» и «Кунжа», на восточном — «Чайка» [16, с. 77; 17, с. 60, 85]. Они имели запас керосина на 60 ходовых часов (240 миль плавания). Из-за малых размеров и отсутствия закрытых помещений, катера не годились для обслуживания протяженного морского берега.

В 1913 г. «Волна» (с 22 июня по 1 августа) и «Кунжа» (с 20 июня по 10 августа, ст. ст.) выполнили по три рейса, пройдя в общей сложности 1 786 верст. За время плавания у «Волны» несколько раз выходил из строя мотор, в результате чего надзору пришлось третью часть морского побережья обойти пешком. Техническое состояние ее корпуса также оставляло желать лучшего, поэтому смотритель рыболовства В. В. Архангельский высказывал опасение, что суденышка «вряд ли хватит на будущий сезон 1914 года и... придется быть крайне осторожным при пользовании этой лодкой, если не совсем отказаться от плавания на ней из-за ветхости корпуса» [17, с. 59]. «Кунжа» признавалась исправной и пригодной для следующего сезона.

В 1915 г. средства передвижения промыслового надзора оставались теми же, что и в предыдущие годы. Надзиратели обходили участки пешком, на реках они использовали «лодки-долбушки» или вельботы с гребцами, предоставляемые арендаторами участков. Один надзиратель разъезжал на лошади, купленной на свои деньги. Со стороны моря на западном побережье работали все те же «Волна» и «Кунжа». Первую использовал смотритель рыболовства, вторую — старший промысловый стражник. В сезон 1915 г. «Волна» с 3 июля по 30 августа прошла 3 000 верст, «Кунжа» с 20 июня по 15 августа — 2 200 верст.

Корпус «Волны» весной 1915 г. был отремонтирован во Владивостоке со сменной килы и ахтерштевня, почти всей обшивки и части шпангоутов. По заключению смотрителя рыболовства, после этого он мог прослужить еще несколько лет, но мотор никуда не годился. «Кунжа» также обветшала, поэтому ей пользовались с большими опасениями. По окончании промыслового сезона этот катер собирались отправить на пароходе во Владивосток для ремонта [18, л. 5—6].

На восточном берегу промысловый надзор распорядился «Чайкой». С 25 июня по 2 августа она прошла 1 500 верст между р. Кичига и Малояем. По сообщению смотрителя рыболовства Н. А. Полевого, суденышко совершенно не удовлетворяло назначению. Его малая скорость (7—8 верст в час) не позволяла внезапно появиться на проверяемом

участке. Японцы-арендаторы успевали не только подготовиться к встрече зрителя, но и даже переслать переводчика с одного промысла на другой до его прибытия.

Вот как, по сведениям заведующего Ичинским промысловым районом П. Х. Орла, сообщенным в 1924 г., японцы отработали «технологию» встречи надзора: «При поездках на катере “Бобр” приходилось наблюдать, как пеший японец, бегущий к соседнему промыслу с извещением о появлении охранного катера, оставлял нас далеко позади. При подходе катера к первому неводу, а надо пройти шесть верст, японцы уже на нескольких промыслах впереди успевают скрыть все следы разных преступлений, и на кунгасах долго стоят в море и ждут катер для приветствия надзора...»

Катер «Бобр» мало отличался от своих предшественников, работавших в 1915 г.: он так же имел маломощный мотор и развивал скорость всего 5,5 верст в час при хорошей погоде. Его, шедшего полным ходом, встречный ветер или противное течение относили назад на двести версты [19, л. 17а].

По словам Полевого, плавание на «Чайке» было «утомительно и очень опасно, так как на ней приходится все время сидеть на открытом воздухе, часто под дождем и холодным ветром в течение восьмидесятичасового перехода. Тент, натянутый над лодкой, не помогает, так как сидеть под задранным тентом пять-десять минут невозможно из-за копоты и жара мотора. Не помогает также тент и от захлестывания волнами... Поэтому необходимо, чтобы зрителю был представлен солидный крытый морской катер с каютой и более мощным мотором. Такой катер... на котором плавание протекает в более или менее сносных условиях и без постоянного риска жизнью, можно приобрести за пять-шесть тысяч в Гонконге или Шанхае» [18, л. 25—26].

Ко всему сказанному добавим, что использование столь примитивных плавсредств никак не способствовало укреплению в глазах иностранцев авторитета российской государственной власти, представителями которой являлись зрители рыболовства.

По окончании сезона 1915 г. «Волну», «Чайку» и «Кунжу» планировали перевести в разряд речных судов и эксплуатировать на р. Амур [17, с. 2—3]. Это грозило тем, что промысловый надзор мог совсем остаться без самоходных плавсредств. Впрочем, в ближайшие два года этого не случилось. В отчете за 1916 г. старший зритель рыболовства М. Н. Павленко сообщал, что «Кунжа» и «Волна» в этом сезоне обслуживали Западно-Камчатский и Ичинский промысловые районы.

«Кунжа» со 2 июня по 8 августа прошла 2 077 верст при 338-часовой работе мотора, а «Волна» с 11 июня по 21 августа — 2 382 версты с двигателем, проработавшим 316 часов [20, л. 487 об.].

Полностью средств передвижения надзор лишился в 1918 г. В этом и следующем году он перемещался преимущественно пешком, изредка используя моторные катера русских рыбопромышленников. Такое положение сохранялось до 1923 г.

В начале 1910-х гг. парусно-моторную шхуну имел чукотский уездный начальник. Ее заказали в Хабаровске на небольшом заводе бр. Худяковых. Судно водоизмещением около 60 т, названное «Северной звездой», спустили на воду летом 1910 г. Оно самостоятельно прошло вниз по р. Амур к Николаевску, оттуда через Охотское море направилось в Петропавловск, а осенью — в б. Провидения. На нем следовал уездный начальник барон Клейст [15, с. 339].

Как вскоре выяснилось, судно не отвечало назначению охранного из-за слишком большой осадки, достигавшей 11 футов (3,3 м) и малой скорости, равной всего четырем узлам. Летом 1913 г. оно потерпело аварию в заливе Св. Креста, наскочив в тумане на мель. По мнению камчатского губернатора Н. В. Мономахова, «Северную звезду» следовало заменить другим судном с осадкой не более четырех-пяти футов и ходом не менее 12 узлов; только в этом случае «ни одна из хищнических шхун не будет в состоянии от нее уйти» [7, с. 33].

Постройка специального развездного судна для камчатского губернатора — паровой яхты «Адмирал Завойко» — закончилась на Охтинской верфи в Санкт-Петербурге к лету 1911 г. В конце ноября она пришла во Владивосток, где остановилась на зимовку. Во время перехода яхты с Балтики на Дальний Восток выявился ряд построечных дефектов, в частности — течь палубы. После зимнего ремонта она с началом навигации 1912 г. прибыла в Петропавловск. Яхта имела водоизмещение 650 т. Паровая машина мощностью 600 л. с. позволяла развивать ей скорость хода 9 узлов, запасы топлива обеспечивали дальность плавания до 2 500 миль. Угля на ней помещалось 180 т при суточном расходе 9—10 т. Пресной воды яхта принимала 72 т. С ее прибытием начались регулярные обходы берегов, производить которые до этого при помощи пароходов ДФ не представлялось возможным. Однако «Адмирал Завойко» имел небольшой трюм, вмещавший всего 30 т груза, поэтому как снабженец побережья он был непригоден. «Для нужд камчатской администрации, по моему мнению, необходимо иметь пароход более значительного тоннажа», — указывал губернатор [7, с. 89].

С помощью подобных небольших судов, находившихся в распоряжении местной администрации, наладить регулярную связь между пунктами обширного камчатского побережья было невозможно. Н. В. Мономахов считал, что наличие только пароходного сообщения Камчатки с Владивостоком недостаточно для дальнейшего развития области. Ее населенные пункты следовало связать как между собой, так и с Петропавловском. Наиболее просто это можно было сделать при помощи малого каботажа. Его развитию могли способствовать утвержденные в январе 1912 г. временные правила о выдаче ссуд под строящиеся деревянные и парусные суда, предназначенные для плавания в прибрежных водах Приамурского генерал-губернаторства.

Пионером местного каботажа на Камчатке стал отставной поручик Юдин, который в 1913 г. по «высочайшему Его Императорского Величества повелению» получил в свое распоряжение японскую парусно-моторную шхуну «Кайо-Мару», конфискованную в мае 1910 г. за незаконный промысел у Командорских островов [7, с. 51].

14 июня 1914 г. в Петропавловске под председательством Ф. Ф. Сомова работало совещание «по выделению земельных участков для нужд различных ведомств». В очередной раз признав, что «существующие рейсы Добровольного флота, удовлетворяя более или менее нуждам рыбопромышленности, совершенно не могут обслужить с должной полнотой нужд администрации, торговли и остальных классов населения», совещание огласило разработанный камчатской администрацией «проект местных рейсов с центром в г. Петропавловске».

По ее мнению, отсюда должны были начинаться плавания по Охотскому и Беринговому морям. В Петропавловске следовало устроить каботажную пристань и построить склады для грузов и помещения для пассажиров. «Независимо от контрагентов казны по совершению рейсов вдоль побережья области, несомненно, в близком будущем разовьется мелкий местный каботаж, начало которому уже положено с одной стороны настоятельно в нем необходимостью для местного населения, с другой — законами об уплате помильно-тонной платы и о выдаче правительственных ссуд под строящиеся суда».

Для организации каботажных и местных рейсов требовалось подобрать береговую территорию для возведения причала и других построек. В этом и заключалась главная сложность: свободной полосы по берегу петропавловского Ковша после выделения участков Морскому ведомству и ДФ оставалось «всего от десяти до пятнадцати сажень, которых совершенно недостаточно для устройства даже одной приста-

ни». Кроме этого, следовало оставить и участок «общего пользования», доступный всем горожанам [21, л. 71—74].

Недостатки в организации морской связи с Камчаткой при помощи пароходов ДФ и других судоходных компаний заставляли задумываться над созданием местного каботаж и русских рыбопромышленников. Одна из первых попыток его организации была предпринята в 1910 г. основанием компании, предполагавшей приобрести четыре парусно-моторных шхуны грузоподъемностью по 80—120 т.

Эти шхуны должны были ранней весной отправляться из Японии с промысловым грузом на Камчатку. Одна из них предназначалась для обслуживания западного побережья, а остальные — для восточного. Каждая из последних должна была идти в определенный пункт: б. Корфа, Анадырь и м. Дежнева. Планировалось, что шхуна, выделенная для рейсов на м. Дежнева, будет иметь большее водоизмещение. Зимовать суда могли в Петропавловске. Здесь же следовало расположить склады с запасами для их последующих плаваний. Как вариант, рассматривалась доставка шхунами заготовленной на рыбалках продукции во Владивосток. В этом случае их размеры нужно было принять достаточными для размещения груза одного среднего промысла.

Как свидетельствует Б. Горовский, правительство выделяло этому предприятию субсидию в размере около 100 тыс. руб. К весне 1912 г. оно было близко к началу осуществления проекта, но вскоре распалось из-за разлада между ее членами [16, с. 87—88].

«Адмирал Завойко» длительное время оставался единственным морским судном, находившимся в распоряжении камчатских властей. Он интенсивно использовался для развоза мелких партий груза, продовольствия, почты и доставки чиновников в различные пункты области в период с мая по ноябрь. Зимовала и ремонтировалась яхта во Владивостоке, там же комплектовался ее экипаж. Для снабжения ее топливом во время длительного нахождения на побережье, в определенных местах были созданы «угольные станции», то есть специальные склады угля. Они выручали не только яхту, но нередко и местное население, а также правительственные учреждения. Так, в марте 1918 г. заведующий радиостанцией в Анадыре обращался к областным властям за разрешением «взять заимообразно до [прихода] парохода десять тонн каменного угля из запасов для яхты “Завойко”» [22, л. 1 об.].

В сентябре 1916 г. «Адмирал Завойко» ходил в Голыгино, доставив туда областного врачебного инспектора. 9 октября он отправился в Асачу с прибывшей из Петрограда экспедицией Министерства

земледелия и землеустройства во главе с С. В. Керцели. 20 октября яхта ушла на зимнюю стоянку во Владивосток, куда прибыла 25 октября. На ней была отправлена почта [23, № 675, 672, 678].

Летом 1917 г. «Адмирал Завойко» работал на западном побережье, в частности, посетил Тигиль. Его команда по прибытии в Петропавловск передала на нужды областного комитета, сменившего губернаторскую администрацию, 23 руб. 50 коп. из собственных средств. 29 июля судно, загруженное продовольствием, ушло в рейс на Командоры, в Карагу, Уку, Кичигу и другие пункты восточного побережья. Продовольственная управа отправила туда продуктов первой необходимости на сумму около 10 000 руб. Это плавание длилось до 16 августа.

7 сентября «Адмирал Завойко» вновь вышел из Петропавловска на западный берег Камчатки и охотское побережье. На нем по домам разъезжались делегаты Первого областного съезда. 23 сентября судно пришло в Охотск, а затем отправилось на зимнюю стоянку во Владивосток [24, № 947, 949].

Осенью 1917 г. Северо-Восточное Общество разработало и предложило областному комиссару К. П. Лаврову проект перестройки судна и приспособления его к особенностям местного каботажа. 13 января 1918 г. Камчатский областной комитет, возглавляемый А. А. Пуриным, рассматривал ходатайство охотского золотопромышленника Фогельмана о сдаче ему «Адмирала Завойко» в аренду на предстоящую навигацию на условиях бесплатной доставки продовольствия в Охотский уезд. Будущий арендатор обязался оплатить все эксплуатационные расходы, содержание экипажа, ремонт и перестройку судна, а также выплатить комитету 70 000 руб. Кроме того, в течение сезона он должен был на месяц предоставить пароход в распоряжение области.

Комитет, признавая необходимость перестройки судна, постановил от предложения Фогельмана воздержаться. Он обратился в Министерство внутренних дел и краевой комитет с ходатайствами об ассигновании средств на модернизацию, а также об увеличении денежного содержания экипажа и эксплуатационных расходов на 1918 г. Смету затрат на проведение работ составил командир судна. Комитет поручал ему выяснить, где и когда их можно выполнить, а также определить расходы, требующиеся для выплаты экипажу жалования [25, л. 8].

Вскоре командовавший «Адмиралом Завойко» капитан Розенфельд просил областной исполнительный комитет предоставить ему отпуск. Ходатайство капитана удовлетворялось, а командование судном переходило к его старшему помощнику [26, л. 12].

В конце февраля 1918 г. судовой комитет яхты отправил в Петропавловск телеграмму с просьбой о высылке ему 3 883 руб. 52 коп. С целью уточнения названной суммы областной комитет решил «запросить капитана, судовой комитет и Союз моряков [о том], какая установлена нормировка для моряков, а также оклад служащих парохода “Завойко” в данное время...» [22, л. 8].

Для получения средств на дальнейшее содержание судна, 6 марта 1918 г. областные власти все-таки решили сдать его в аренду сроком на месяц, с условием, что к 20 апреля оно должно быть готово к выходу в Петропавловск с продовольствием. «Завойко» страховал наниматель, арендная плата вносилась в судовую кассу [25, л. 13].

Весной 1918 г. Хабаровский краевой Совет выделил владивостокскому Совету на ремонт и снабжение «Адмирала Завойко» 83 000 руб. [26а, № 14]. 17 июня 1918 г. в Петропавловск пришло известие о том, что яхта отправилась на Камчатку. Однако слух оказался ложным, и 6 июля горожане информировались о том, «что никаких сведений о выходе яхты за отсутствием телеграфной связи не имеется» [8, № 19, 35].

В середине июля 1918 г. «Адмирал Завойко» уже находился в петропавловском порту. Во время стоянки по вечерам он освещал город прожектором. 20 июля судно вышло из порта по маршруту Усть-Озерная — Командоры — Хакодате — Владивосток — Охотск — Гижига — Тигиль — Петропавловск. В первом пункте захода, недавно созданном поселении на восточном берегу Камчатки, были высажены 25 семейств переселенцев, отправившихся к новому месту жительства. При обходе охотского и западного побережий Камчатки яхта принимала на борт делегатов Второго областного съезда, направлявшихся в Петропавловск [27, № 3, 7].

11 сентября 1918 г. «Адмирал Завойко» вернулся в Петропавловск из очередного рейса. Около трех часов ночи 12 сентября он, усиленный десятью матросами со стоявшего в порту военного транспорта «Якут», срочно вышел в район Петропавловского маяка на помощь погибающей моторной шхуне «Кета». В шесть часов утра с большим трудом удалось спасти пять членов ее экипажа. Шхуна, наскочившая на подводные камни, шла под командованием А. Зерница из Кичиги во Владивосток с заходом в Петропавловск. Груз полностью погиб. Убыток от этой аварии составил 100 тыс. руб. [27, № 51].

Работа яхты нередко вызывала нарекания населения и даже владельца — областных властей. Они полагали, что ее экипаж и командование относятся «совсем неблагоприятно к... неотложным потребностям своих хозяев, жителей Камчатской области... Примерный слу-

чай: новоорганизовавшемуся Хайрюзовскому обществу потребителей было адресовано... до 100 пудов продуктов, когда оно обратилось к паровой команде с просьбой о погрузке таковых, она категорически отказалась... “Завойко” отказался также принять груз от представителей камчатской областной управы. Между тем груз частного гижигинского торговца, преспокойнейшим образом очутился на месте своего назначения... Пройдет время грозы, что же тогда будет делать достопочтенный пароход “Завойко”, содержание которого ложится тяжелым бременем на спины рыбаков и охотников области? Остается только верить и надеяться, что областная административная власть, стоя на страже интересов ее избирателей, настаит на исполнении ее воли — воли областного хозяина над своими работниками...» [27, № 40].

Кроме «Адмирала Завойко» камчатская администрация располагала еще несколькими мореходными плавсредствами. Одним из них был паровой катер «Губернатор Перфильев», доставшийся ей от петропавловского агентства ДФ. Летом 1916 г. катер сдавался в аренду местным предпринимателям. 23 сентября 1916 г. (ст. ст.) по распоряжению Мономахова он отправился для спасения японской шхуны «Хонго-Мару». Шхуну, на которой находились 30 чел., штормами носило в океане больше месяца, пока не прибило к берегу около с. Солеварня. 24 сентября катер прибуксировал ее в Петропавловск [23, № 664].

26 мая 1918 г. областной совет среди прочих вопросов рассматривал заявление гражданина Лунева о перечислении на благотворительные нужды 40 руб., причитавшихся ему за работу на катере в августе 1914 г. В это время проводилась эвакуация жителей Петропавловска в преддверии ожидавшегося нападения на город германского крейсера «Гнейзенау» [8, № 24].

Содержание катера оказалось для властей обременительным, и 5 октября 1917 г. «Губернатора Перфильева» выставили на аукционный торг, в результате которого он за 6025 руб. достался предпринимателю Ф. И. Караеву [24, № 949].

Летом 1918 г. областным катером «заведовал» некто Мосута. 11 июля 1918 г. он выставил исполкому городского Совета счет в размере 40 руб. за поездку на катере «тов. председателя Колмакова» (председателя Петропавловского кооператива). Исполком счел возможным заплатить из городских средств лишь 10 руб., а остальную сумму предложил разложить на лиц, ездивших вместе с Е. А. Колмаковым [28, л. 39].

Сведения о наличии в областных структурах специального органа, занимавшегося эксплуатацией плавсредств, прослеживаются по местным

архивным источникам с 1918 г. 16 октября 1918 г. Второй областной съезд решил реорганизовать структуры, ведавшие различными сторонами жизни Камчатки. 18 октября исполняющий должность областного комиссара А. А. Пурин издал приказ об организации при канцелярии областного комитета десяти отделов, в числе которых имелись хозяйственный и технический. Заведование ими возлагалось на В. Г. Сивцева и И. А. Шкляева [29, л. 39]. Скорее всего, оба отдела мало что могли сделать для развития каботажного плавания: они появились в самом конце навигации.

В начале нового 1919 г. правительство А. В. Колчака распустило областной комитет, назначив своего управляющего областью. 18 февраля 1919 г. исполняющий обязанности управляющего И. Д. Добровольский распорядился ввиду организации управления по типу бывшей губернаторской канцелярии упразднить технический отдел и уволить заведующего им И. А. Шкляева [30, л. 1].

17 мая 1920 г. технический отдел появился вновь: теперь уже военно-революционный комитет, сменивший колчаковского управляющего, включил его в новую структуру областного исполкома. В ведении отдела, среди прочего казенного имущества, состояли маломерные суда и относящиеся к ним оборудование. Возглавлял отдел инженер В. К. Магаринский, вместе с ним трудились «заведующий казенными зданиями» техник А. А. Пименов и «смотритель казенных зданий» Ф. Т. Яценко [31, л. 60].

Помимо прочих обязанностей, технический отдел занимался доставкой в курируемые им здания воды и дров. Дрова в город привозил кунгас, буксируемый катером. В октябре 1920 г. Третий областной съезд постановил назначить заведующим техническим отделом А. А. Пименова с сохранением за ним заведования казенными зданиями [31, л. 172].

О деятельности технического отдела в 1920 г. сохранились сведения, касающиеся управления принадлежащими области плавсредствами и даче разрешений в части его компетенции. Так, 19 сентября 1920 г. отдел распорядился о скорейшем окончании ремонта «Адмирала Завойко» и немедленной отправке его в Петропавловск с последующим выходом отсюда на побережье [31, л. 139].

13 октября исполком рассматривал обращение трудовой рыболовной артели шхуны «Чайка» о передаче ей из казенного имущества керосинового двигателя «Аванс» со шхуны «Северная звезда» с «условием отработать за уступку». Техническому отделу поручалось определить стоимость двигателя и условия сдачи. Вскоре был составлен

оценочный акт, и двигатель решили продать за наличный расчет. Договор о продаже «Аванса» за 2 000 руб. утвердили 5 ноября. «Указанную сумму артель обязуется уплатить в два срока: первую половину в сумме одной тысячи рублей — не позднее 1 декабря 1920 г., и вторую половину в сумме одной тысячи рублей — не позднее конца рыболовного сезона 1921 г., то есть 1 сентября» [31, л. 165, 168, 195].

28 октября 1920 г. в исполком обратилось торгово-промышленное товарищество на паях «Приемники И. Я. Чурин и К^о — А. В. Касьянов и К^о» за разрешением заготовить в долине р. Камчатки дрова для работавшего там парового катера. 2 ноября прошение было удовлетворено с условием, что рубка леса будет проводиться под контролем исполкомов волостей с уплатой сбора в казну [31, л. 176 об.].

В декабре 1920 г. облисполком был реорганизован в облнарревком. Последний 24 декабря заслушал сообщение А. А. Пименова о проведенном им 25 ноября освидетельствовании законченного подъема шхуны «Дагестан» на берег для зимнего хранения [31, л. 234]. Эта шхуна, впервые упоминаемая 24 сентября 1916 г., неоднократно меняла владельцев. Судя по всему, в начале 1920-х гг. она принадлежала областным властям. 6 сентября 1922 г. ее выставлял на продажу штаб петропавловского гарнизона, объявлявший, что наиболее желательным для него является обмен судна на дрова. Его купил японский подданный Кикучи [32, № 58, 60].

В сентябре 1922 г. петропавловская городская управа заказала у американского торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о» моторный катер с вельботом, пригодные для обслуживания коммунальных нужд. Торговый дом пошел навстречу органу городского самоуправления и обещал доставить плавсредства весной 1923 г. с оплатой их в рассрочку [32, № 65]. Сведений о выполнении этого заказа не обнаружено.

2.2. ЧАСТНЫЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ В КАМЧАТСКИХ ВОДАХ

В течение промыслового сезона в реках и на побережье полуострова работало множество моторных катеров и кунгасов, принадлежавших частным рыбопромышленникам, как японским, так и отечественным. Численность моторных плавсредств на рыболовных участках, в зависимости от масштабов промысла, составляла от одного до шести, безмоторных — до нескольких десятков. Они доставлялись на пароходах из Владивостока или японских портов и по окончании сезона рыбной ловли, как правило, отправлялись обратно. Лишь небольшая

часть суденышек оставалась на зимовку на промыслах или в Петропавловске. Величина фрахтовых ставок на перевозку паровых и моторных катеров судами ДФ из Владивостока на Камчатку в 1919 г. составляла 62 руб. 50 коп. за тонну водоизмещения [4, № 234].

Часть моторных судов принадлежала петропавловцам и жителям окрестных селений. В период гражданского противостояния 1918—1922 гг. личные плавсредства нередко реквизировались властями различных окрасок. 23 февраля 1920 г. к коменданту города обращался А. М. Ткаченко, сообщавший, что осенью 1919 г. «бывшим офицером местной команды Охрименко была взята у меня моторная шлюпка. В ноябре месяце шлюпку я получил обратно, но недополучил следующее: одну банку бензину, полбанки моторного масла, три весла, три уключины, французский ключ (гаечный), плоскогубцы, два напильника, отвертку...» [33, л. 25].

Другим владельцам везло меньше: некоторые из них свои лодки больше не увидели. Так, 27 июля 1922 г. красные партизаны забрали катер промышленника Вичиркина. В начале августа 1922 г. с рыбалки промышленника Захарова на р. Тихой они же увели катер. Здесь владельцу еще повезло — ему удалось спасти от «экспроприации» свою шхуну «Свобода». Катера лишился также торговый дом «Сайденберг и Виттенберг» [32, № 53].

12 августа 1922 г. облнарревком уполномочил «члена добровольческих отрядов» Т. Трухина взыскать с арендаторов рыболовно-засольных участков, расположенных на восточном побережье вплоть до Усть-Камчатка, установленные налоги и сборы, а также штрафы за «неправильное производство уловов рыбы». Это право облнарревком оставил за собой, приняв перед уходом в сопки 28 октября 1921 г. постановление № 66.

В соответствии с его четвертым пунктом, «взнос всех платежей и налогов, причитающихся государству и областному комитету в местностях, занятых захватчиками» (имеются в виду отряды В. И. Бочкарева и Н. А. Полякова), следовало «отсрочить впредь до особого распоряжения облнарревкома, а в остальной части области, не занятой захватчиками, предлагается [их] вносить областному, уездным и волостным комитетам по принадлежности...» [34, л. 31].

15 августа 1922 г. отряд Трухина, состоявший из 12 чел., двинулся в путь. На шемлячинской рыбалке он конфисковал моторный катер, который после ремонта с пятью отрядниками отправился в Усть-Камчатск. Спустя неделю на Шемлячик пришел пароход «Томск». Трухин явился на судно с целью добыть оружие, продовольствие и одежду. На борту

«Томска» находились рабочие с рыбалок, несколько предприниматель и рыбопродукция. Разжиться здесь ничем не удалось: оружия не было, коммерсанты не имели при себе наличности, продовольствия же оставалось только для пассажиров и команды, «поэтому взять ничего не пришлось, не было также ничего из одежды и обуви». Зато партизаны изыали на «Томске» катер «Невский». Попутно на шемлячинской рыбалке они забрали продукты и материалы, так что ее содержатель смог погрузить на пароход только одну икру. Затем, «прибрав все продовольствие: муку, сало и рыбу, что отняло времени три дня», отряд двинулся в Ключи [35, л. 10—11 об.].

Катер «Невский» прослужил партизанам недолго: у него часто ломался мотор, а 26 сентября в районе Усть-Камчатска при выходе в море суденышко сгорело. Моторист нарушил правила эксплуатации двигателя, пытаясь запустить его на спирте, в результате чего произошел пожар. Люди не пострадали, но была уничтожена часть перевозимого груза [35, л. 7—8].

Количество местных плавсредств росло не только за счет их доставки из Владивостока и Японии, но и конфискации хищнических судов. Эти катера и шхуны по решению суда продавались на аукционах, вырученные средства пополняли государственную казну. До продажи они содержались в петропавловском порту на участке морского ведомства на крайней южной оконечности м. Сигнальный. Здесь не только размещались угольная пристань и склады, но и нашлось место для хранения плавсредств, вытасненных на берег. В целях развития каботаж местных власти неоднократно ходатайствовали об упрощении порядка передачи на льготных условиях «надежным морякам конфискованных хищнических японских шхун», владельцы которых долго ожидали судебных решений.

Как указывал в начале 1910-х гг. П. Ф. Унтербергер, «ко времени постановления судебного приговора они обыкновенно оказывались сгнившими и непригодными... Но и в тех случаях, когда суд оправдывал владельцев, последние никогда не принимали обратно суда, мотивируя отказ приходом последнего в негодность, и требовали взамен уплаты полной его стоимости...» [15, с. 204—205].

27 июня 1917 г. в камчатских водах между р. Озерной и м. Камбальным охранный крейсер «Командор Беринг» задержал пять японских моторных катеров, незаконно промышлявших крабов. Всего их было тринадцать, но остальные успели уйти от преследования. Арестованные катера вместе с командами были отконвоированы в Петропавловск.

Осенью один из них потерпел аварию в б. Саранной, сломав руль и винт. Для спасения суденышка и его экипажа из города был отправлен катер, принадлежавший предпринимателю Е. Барыкину. В октябре Барыкин выставлял свой катер вместе с рыболовными принадлежностями на продажу, для чего давал соответствующее объявление в местной газете [24, № 877, 948, 957].

16 июля 1917 г. «Командор Беринг» привел за собой на буксире в Петропавловск хищническую японскую шхуну «Дзендзи-Мару». Она была выставлена на аукцион, состоявшийся 22 октября в канцелярии уездного комиссара, где была приобретена купцом Захаровым. Результаты торга оспаривали предприниматели Столяров и Караев, заявившие протест против неправильной, на их взгляд, продажи шхуны ввиду того, что покупатель не внес плату в законный суточный срок [24, № 889, 956, 958].

В сентябре 1917 г. крейсер вновь задержал японский катер, который также был конфискован. 17 сентября он пришел своим ходом из Большерецка в Петропавловск. «Катер представляет из себя моторный кунгас и, принимая на борт изрядное количество груза, является весьма выгодным приобретением» [24, № 926, 938].

Одна из конфискованных в 1922 г. возле о. Медного парусно-моторных шхун получила название «Командор Беринг». Ночью 8 сентября ее привели в Петропавловск. 13 октября исполнявший должность начальника области капитан 1-го ранга Б. П. Ильин в сопровождении чинов своего штаба, инспектора училищ П. Т. Новограбленова и Е. И. Кумпана выехал на шхуне в б. Жировую «для изыскания каменного угля», пригодного для пароходов и городских потребностей. Сильный шторм помешал проведению исследований, и после двенадцатичасового плавания шхуна поздно вечером вернулась в порт [32, № 58, 60, 71].

В Петропавловск регулярно заходили парусные и парусно-моторные шхуны частных судовладельцев, торговавших по охотско-камчатскому побережью, перевозившие небольшое число пассажиров или местных чиновников. Только в июле 1920 г. в их числе были «Зинчо-Мару», принадлежавшая Козлову, «Авача» М. Д. Воронца, «Камчатка» торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о» [36, № 136, 159]. В сентябре 1920 г. в петропавловском порту находилась шхуна «Дагестан» и владивостокский «Восток».

6 июня 1921 г. в Петропавловск из Ванкувера пришла шхуна «Каско», зафрахтованная торговой компанией Гудзон-Бей. Компания желала получить от русских властей монополию на скуп камчатской пушнины.

Взамен она обещала взять на себя снабжение товарами и продуктами всего населения Камчатки. Для перевозки товаров по рекам «Каско» доставила плоскодонные катера большой грузоподъемности. Облнарревком разрешил судну совершать прибрежные плавания с заходами в Голыгино, Большерецк, Облуковино, Хайрюзово, Тигиль, Усть-Камчатск и Анадырь для выгрузки товаров в открываемые компанией в этих селениях фактории.

Вечером 23 июня в порту на одном из катеров фирмы — «Соболе» — по неосторожности моториста произошел взрыв топлива и начался пожар. Взрывом один из членов экипажа был сброшен в воду и утонул. Несмотря на то что огонь удалось быстро потушить, матрос катера сильно обгорел и спустя два часа скончался [37, № 28—30].

Имя «Камчатка» носило еще одно судно — шхуна японской торговой фирмы «Нихон Моохи», державшей в Петропавловске магазин. В 1921—1922 гг. она регулярно ходила между Хакодате и полуостровом. 7 июня 1922 г. шхуна вернулась с Командорских островов в Петропавловск, а 15 июня она ушла на западный берег, намереваясь оттуда отправиться Хакодате. Через месяц в Петропавловске получили известие, что при плавании в плотном тумане на западном побережье «Камчатка» налетела на подводный камень в районе м. Утхолокского и погибла. О судьбе ее команды никаких сведений не имелось [32, № 49].

Малые каботажные суденышки нередко становились легкой добычей грозной морской стихии. Происшествия случались и с более крупными судами, приспособленными для дальних морских переходов. Аварии и гибель катеров и шхун в камчатских водах происходили регулярно, нередко оборачиваясь самым трагичным финалом для находившихся на них людей. Одним из наиболее опасных мест был Усть-Камчатск, главный рыбный цех Камчатки.

Летом 1917 г. собственным мореходным катером располагало Первое Камчатское общество потребителей. 16 декабря 1917 г. он вышел из Петропавловска в Усть-Камчатск, имея на борту 11 чел. 18 декабря катер заходил в б. Ольга за водой, а 20 — направился далее. На следующий день разразился сильный шторм... Катер на место назначения не прибыл, его поиски, проведенные охранным крейсером «Командор Беринг», результатов не дали [27, № 17].

В течение промыслового сезона 1919 г. в Усть-Камчатске произошли две крупных аварии с судами прибрежного плавания, причем одна из них унесла жизни 29 чел. Катер фирмы «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», буксировавший кунгас с рабочими, вблизи устья р. Камчатки

попал в буруны. Кунгас опрокинулся и накрыл людей, большая часть которых утонула.

В начале июля также вблизи устья во время выгрузки груза и пассажиров с парохода ДФ «Эривань» произошла вторая авария. На моторном катере Первого Камчатского общества потребителей находились 21 чел. Сильной волной его накренило, пассажиры, пытаясь выровнять крен, перевалились в противоположную сторону, после чего следующей волной 15 чел. были опрокинуты в воду. Часть из них удалось втащить обратно на катер, других подняли подоспевшие рыбацкие лодки. В результате этой аварии погибли шестеро корейских и китайских рабочих [4, № 337].

Кораблекрушения случались и в других местах охотско-камчатского побережья. В сентябре 1920 г. из б. Корф в Петропавловск отправилась шхуна «Диана», принадлежавшая Е. Ф. Барыкину и А. Морозову, но до весны 1921 г. в порт она так и не пришла. Высказывались предположения, что судно погибло в пути [37, № 20].

10 марта 1921 г. председатель облнарревкома И. Е. Ларин отправил в Няхан своему эмиссару Шатинскому телеграфное распоряжение проверить, «нет ли каких-либо слухов, полученных через инородцев, о постигшей судьбе шхуны “Диана”, равно судьбе собственников ея Барыкина и Морозова. Есть предположение, что шхуну осенними штормами при выходе ея из бухты Корфа унесло к северу, именно — в местность между бухтой Корфа и Анадырем. Запросите также непосредственно Анадырь». Через шесть дней Шатинский ответил следующей депешей: «В районе от Уки до Апуки — Олоторки сведений никаких о шхуне “Диана” нет. Из бухты Корфа в сентябре, по заявлению владельцев, шхуна вышла в Петропавловск. Есть некоторые слухи о гибели шхуны по пути из бухты Корфа в Петропавловск около Лопатки. В Анадыре сведений нет» [38, л. 23—24]. Суденышко носило в океане более трех месяцев.

8 мая 1921 г. в Петропавловске получили телеграфное сообщение о том, что шхуна «Камчатка» торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о», шедшая из США с товарами, вблизи Алеутских островов погибла от пожара. В конце лета 1921 г. на пути к Командорам потерпела аварию шхуна «Чайка». Подоспевший на помощь пароход «Магнит» взял ее на буксир и отвел к о. Медному. Здесь внезапно налетевший шторм выбросил шхуну на берег. Ее команда спаслась [37, № 22, 44].

10 марта 1922 г. из Сизгля в Петропавловск вышла шхуна «Бендер Броз» торгового дома «Сайденберг и Виттенберг». На ее борту находился доверенный фирмы С. Виттенберг. 2 июля шхуна погибла.

В 25 милях от Тигиля она ударилась о подводную льдину и, получив пробоину, стала наполняться водой. Капитан направил судно к берегу, но так как оно быстро погружалось, экипажу пришлось спускать катер и спасаться на нем. Вместе со шхуной утонули груз и вещи команды. Весь экипаж, состоявший из десяти человек, уцелел [32, № 27, 28].

25 августа 1922 г. на западной Камчатке бушевал сильнейший ураган, уничтоживший множество построек на промысловых участках и ставший причиной гибели ряда судов. Утром 31 августа в Петропавловск пришла шхуна «Виктор», принадлежавшая А. В. Петрову. Ей удалось преодолеть натиск стихии: на пути из Охотска судно выдержало мощные удары волн и ветра. Меньше повезло тринадцати японским шхунам и крейсеру «Нийтака», приходившему для «охраны рыбалок», — все они затонули в Охотском море. По словам Петрова, много лет жившего на Камчатке и хорошо знавшего местные условия, это был доселе невиданный шторм [39, № 58].

Землетрясение в Усть-Камчатске, произошедшее 14 апреля 1923 г., сопровождавшееся цунами, уничтожило или повредило большую часть находившихся здесь плавсредств. В море унесло катер Рыбного управления «Беринг». Катера губревкома и усть-камчатского кооператива «Пента» и «Болиндер» выбросило на берег. Из шести катеров, принадлежавших фирме «Демби и К^о», четыре — «Чавыча», «Кета», «Кижуч» и «Чайка» — также вынесло на сушу [39, № 45].

В июне 1923 г. вблизи б. Жировой у м. Красного погибла неизвестная рыболовная шхуна. Промышлявшие неподалеку охотники рассказывали, что в этом районе плавали доски, бочки, обломки лодок и прочие следы катастрофы [39, № 62].

4 сентября 1926 г. в устье р. Олюторка на барах потерпел аварию катер рыбопромышленника В. М. Орлова, заходивший в реку с моря от места стоянки парохода «Симферополь». На нем находились 14 пассажиров, никто из них, включая хозяина катера, не спасся. Среди утонувших были инспектор Дальрыбохоты К. Л. Рослый и его помощник — промысловый досмотрщик А. Гольденберг [40, № 83]. Гибель последних привела к тому, что огромный рыбопромысловый район остался без какого-либо контроля, кроме этого, пропали все материалы о работе рыбнадзора за 1926 г. [41, л. 3].

В начале 1920-х гг. положение в прибрежном судоходстве не изменилось: оно по-прежнему поддерживалось судами, не принадлежавшим камчатским предприятиям и организациям. Такое состояние сохранялась до середины 1920-х гг.

Вот как характеризовала состояние местного каботажного флота газета «Камчатский вестник» в 1919 г.: «...здесь на Камчатке, например, часто приходится слышать, что наша рыбопромышленность уходит в руки иностранцев. Спрашивается, что нами сделано для нашей рыбопромышленности? Уменьшение количества пароходов, повышение фрахта и оставление чуть ли не на произвол судьбы заготовленной рыбы до следующего сезона... Теперь взглянем на наших конкурентов в промышленности — японцев. Там полная противоположность. У нас сокращение количества пароходов — там чуть не правильные еженедельные рейсы по побережью. У нас повышение фрахта, там... десятикратное, наверное, понижение... У нас чуть не сотни тысяч пудов рыбы и икры остается зимовать, а там — скажите, остался ли на всем западном побережье хотя бы один пуд рыбы?» [4, № 138].

13 января 1919 г. Камчатский областной комитет обращался к правлению ДФ с просьбой обратить внимание на обслуживание побережья области, «дабы были соблюдены не только интересы рыбопромышленников, но и населения, страдающего от недостатка как пароходных рейсов, так и от полного отсутствия судов местного плавания». По мнению членов комитета, местным агентам флота следовало предоставить больше прав в части изменения направлений рейсов по побережьям.

Регулярное движение судов в удаленных от Петропавловска районах было единственной возможностью поддержать более или менее сносные условия существования местного населения. В июле 1919 г. жители с. Усть-Озерного на восточном побережье благодарили управляющего областью Н. Н. Червянского за присылку парохода, привезшего продовольствие, «выведшего население из самого критического положения — голода» [4, № 279].

Недостаток водного транспорта, ставящий в безвыходное положение жителей Камчатки и охотского побережья, побудил Владивостокский военно-промышленный комитет принять меры к постройке каботажных деревянных судов грузоподъемностью до 500 т. Он выделил средства на создание требующейся для этого верфи, а фирма «Бринер и К^о» отпустила 12 000 кубических футов леса. Предприятие предполагалось возвести на территории владивостокского коммерческого порта в районе м. Чуркина и на м. Клет. Работы здесь начались зимой 1919 г. [4, № 182].

В этом же году верфь была построена. Она имела лесопилку, эллинг для подъема судов весом до 150 т, кузницу, слесарно-механические

мастерские, крытое помещение для ремонта и постройки небольших деревянных парусно-моторных судов [42, с. 224].

В период 1920—1923 гг. в камчатских водах работали преимущественно иностранные суда, в основном, — японские. В 1922 г. между главным портом северной Японии — Хакодате — и основными пунктами полуострова — Петропавловском, Усть-Камчатском и Большерецком — действовало экспрессное пароходное сообщение, причем владельцы судов, работавших на этой линии, получали правительственные субсидии. В этом году вдоль берегов Камчатки плавали сотни японских пароходов и шхун (по оценкам губревкома их число достигало 500 при полной грузместимости 150 000 т [43, л. 157 об.]). Они часто нарушали правила судоходства. Так, в 1922 г. были зарегистрированы 53 судна, ходившие без навигационных свидетельств [44, с. 66, 70].

В течение июня 1923 г. в Большерецк заходили пять японских пароходов («Дозан-Мару», «Сеоми-Мару», «Масоки-Мару», «Чиоки-Мару», «Осака-Мару») и американская шхуна «Руби». 2 июля сюда прибыл пароход «Натрагава-Мару». За этот период Большерецк посетило только одно отечественное судно — пароход ДФ «Симферополь», — пришедший сюда 28 июня [39, № 70—71].

Регулярные рейсы по камчатскому побережью в 1922 г. совершал японский экспресс «Кобе-Мару» акционерного общества Курибаяси. Об интенсивности его движения говорят следующие данные. 31 мая судно вышло из Хакодате в Петропавловск. 8 июня оно пришло в Петропавловск, на следующий день направилось в Явино, а оттуда, приняв на борт японского консула С. Огата, — назад в Хакодате. 19 июня «Кобе-Мару» вновь отправилось из Хакодате курсом на Камчатку. В Петропавловск из Усть-Камчатска оно прибыло 30 июня.

Вечером 1 июля пароход ушел вне расписания. На вопросы пассажиров о времени выхода представлявший его местный агент ничего не мог ответить. «Насколько нам известно, имеется правильное расписание, но пароход ни разу не пришел и не ушел по расписанию», — отмечала местная газета [32, № 26—36, 39].

Движение «Кобе-Мару» по камчатскому побережью летом 1922 г. отражают данные табл. 2.1.

Таблица 2.1

Прибытие в Петропавловск

1. 8 июня, из Хакодате
2. 30 июня, из Усть-Камчатска
3. 22 июля, из Хакодате

Отход из Петропавловска

1. 9 июня, в Явино
2. 1 июля, в Хакодате
3. Нет данных

Прибытие в Петропавловск

4. 29 августа
5. 17 сентября

Отход из Петропавловска

4. 30 августа, на западный берег
5. 18 сентября, в Усть-Камчатск

Кроме «Кобе-Мару», в Петропавловск в течение навигации 1922 г. регулярно заходил пароход «Кайо-Мару».

Работа «Кобе-Мару» продолжалась и в следующем году. Агент Курибаяси в Петропавловске М. Масуда доводил до сведения местного населения расписание его движения на навигацию 1923 г., в течение которой предполагалось выполнить шесть рейсов по обоим побережьям полуострова и один прямой с заходом в Отару и Петропавловск, табл. 2.2 [39, № 74].

Таблица 2.2

Первый рейс с заходом в Усть-Камчатск					
	Хакодате	Отару	Усть-Камчатск	Петропавловск	Хакодате
Приход		9 мая	18 мая	26 мая	2 июля
Отход	8 мая	11 мая	25 мая	28 мая	
Второй рейс по западному берегу					
	Хакодате	Отару	Западный берег	Петропавловск	Хакодате
Приход		5 июня	11 июня	17 июня	25 июня
Отход	4 июня	7 июня	16 июня	20 июня	
Третий рейс по западному берегу					
	Хакодате	Отару	Западный берег	Петропавловск	Хакодате
Приход		28 июня	4 июля	10 июля	18 июля
Отход	27 июня	30 июня	9 июля	13 июля	
Четвертый рейс с заходом в Усть-Камчатск					
	Хакодате	Отару	Петропавловск	Усть-Камчатск	Хакодате
Приход		21 июля	29 июля	2 августа	11 августа
Отход	20 июля	23 июля	1 августа	5 августа	
Пятый рейс по западному берегу					
	Хакодате	Отару	Петропавловск	Западный берег	Хакодате
Приход		14 августа	20 августа	24 августа	3 сентября
Отход	13 августа	15 августа	23 августа	28 августа	
Шестой рейс с заходом в Усть-Камчатск					
	Хакодате	Отару	Петропавловск	Усть-Камчатск	Хакодате
Приход		6 сентября	12 сентября	15 сентября	25 сентября
Отход	5 сентября	7 сентября	14 сентября	19 сентября	
Седьмой рейс — прямой					
	Хакодате	Отару	Петропавловск	Хакодате	
Приход		2 октября	10 октября	20 октября	
Отход	1 октября	4 октября		15 октября	

В 1923 г. «Кобе-Мару» перевозил промысловых рабочих и грузы фирм «Сайденберг и Виттенберг», «Гудзон-Бей» и торговца Кикучи. В эту навигацию расписание его движения выдерживалось достаточно точно: сопоставление данных табл. 2.2 с действительными сроками прихода судна в Петропавловск и ухода из него показывает, что опоздания с прибытием не превышали одни сутки [39, № 75—93].

Периодичность захода судна в основные пункты вдоль берегов Камчатки, как следует из табл. 2.2, составляла один месяц. «Кобе-Мару» крейсировал по западному побережью до Большерецка и восточному до Усть-Камчатска. Камчатский губревком сообщал, что «кроме означенного парохода остальные суда вдоль берегов Камчатки проводят только случайные рейсы, большинство этих пароходов ходит под иностранным флагом, так же как пароход “Кобе-Мару”, и не могут быть использованы местными властями как способы связи» [45, л. 3].

В 1923 г. единственным отечественным судном, регулярно обходившим камчатское побережье, был пришедший из Владивостока сторожевой корабль «Красный выпел» (бывший «Адмирал Завойко»), контролировавший рыболовные промыслы [45, л. 5].

Все часто менявшиеся в течение 1918—1922 гг. камчатские власти, имевшие различную политическую окраску, в меру своих возможностей пытались регулировать каботажное судоходство и взysкивать налоги с местных судовладельцев, а также с иностранных судов, заходивших в прибрежные воды.

В январе 1919 г. Петропавловская городская Дума утвердила приходную смету городского бюджета в размере 26 600 руб. Одной из доходных статей, наполнявших тощую казну Петропавловска, являлся «сбор с моторов и шаланд, который должен был составить за год 450 руб. [4, № 152]. Летом 1921 г. камчатский податной участок обложил владельцев каботажных плавсредств пошлинами в следующих размерах:

— с моторных судов — по 48 коп. за каждую лошадиную силу;

— с парусных судов, а также с барж и шаланд — за квадратную сажень площади палубы (деревянные беспалубные — 3 коп., деревянные палубные — 6 коп., металлические — 12 коп.).

Пошлины устанавливались в соответствии с «Положением о некоторых мерах к увеличению доходных в казну поступлений», введенных в действие еще в январе 1915 г. [37, № 26].

5 марта 1920 г. областной военно-революционный комитет обсуждал прошение японского подданного Нихон Моохи о разрешении ему ввозить на собственной шхуне товары в Петропавловск и на западное

побережье. Японец получил право на заход только в областной центр, «что же касается плавания шхуны по берегам Камчатки, то этот вопрос оставить открытым до сношения с материком и выработки правильной постановки вообще торгового дела в Камчатской области». Пока же, до получения указаний «из центра», аналогичные заявления, поступающие в комитет, считались «разрешенными настоящим постановлением в его первой части» [31, л. 30].

30 июня 1922 г. особоуполномоченный временного Приамурского правительства в Охотско-Камчатском крае Х. П. Бирич издал приказ № 285, устанавливавший в петропавловском порту брандвахту, несение которой возлагалось на посыльное судно (военный буксир) «Свирь». Теперь все прибывающие в порт суда, кроме кораблей японского военно-морского флота, должны были останавливаться на внешнем рейде для досмотра, карантинного надзора и проверки документов. Только после этого им разрешался подход к пристани в Ковше. Выход из порта допускался лишь при наличии особого пропуска, выданного штабом петропавловского военного района [32, № 38].

23 июля 1922 г. Приамурское правительство уведомило Бирича телеграммой о том, что японским торговым судам разрешается заходить в отдельные пункты края «с платой на основании торгового и таможенного уставов, корабельного и попудного сборов, без права заниматься каботажом между русскими портами» [32, № 51]. Последнее требование японцами игнорировалось, а реальными возможностями для контроля за его выполнением российские власти не располагали.

30 сентября 1922 г. новый глава местной администрации — исполняющий должность начальника Камчатской области капитан 1-го ранга Б. П. Ильин — в соответствии с распоряжением временного Приамурского правительства от 10 мая 1922 г. отдал приказ о взыскании каботажного сбора со всех иностранных судов, посещавших камчатские берега с торговыми целями. Сумма сбора определялась в размере 4 руб. с регистровой тонны. Взыскивать его поручалось управляющему петропавловской таможенной заставой, которому при необходимости, должна была оказывать содействие местная милиция [32, № 67].

19 мая 1923 г. в Петропавловск зашел японский пароход «Бансей-Мару № 3» с промысловым грузом для акционерного общества «Гайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша». Это судно направилось в Усть-Камчатку без навигационного свидетельства. Местные власти не позволили ему разгрузиться, вынудив идти в Петропавловск за получением разрешения от советской губернской администрации [39, № 54].

С целью привлечения в регион продовольствия и товаров первой необходимости власти устанавливали для судов с подобными грузами упрощенный порядок захода. Только за два дня, 10 и 11 марта 1920 г., областной военно-революционный комитет рассмотрел заявления купца Машихина и американца М. Готшалка о разрешении им доставить из США на Камчатку товар на нескольких шхунах. При этом он гарантировал их сохранность и заявил о том, что «привоз иностранных товаров желателен в г. Петропавловск» [31, л. 30 об., 34].

4 июня 1920 г. комитет дал разрешение жившему в Петропавловске японцу Сакагучи Сиотару посетить на шхуне «Камчатка» селения Наяхан, Гижига, Большерецк, Ича, Тигиль и другие для доставки туда по заказу населения продуктов, рыболовных принадлежностей, соли и некоторых крайне необходимых предметов [31, л. 70].

«Регулировать» камчатское судоходство пытался также бывший царский консул в Хакодате Е. Лебедев. Еще в 1923 г. он выдавал документы от имени России, советской властью не признававшиеся [39, № 71].

2.3. ПОПЫТКИ ОРГАНИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО КАБОТАЖНОГО СУДОХОДСТВА

Поздней осенью 1922 г. в Петропавловске установилась советская власть, вскоре распространившаяся на весь Охотско-Камчатский край. Шестилетняя чехарда, вызванная регулярной сменой местного руководства, завершилась. Это позволило начать целенаправленную работу по организации местного каботажа.

К середине 1920-х гг. камчатский водный транспорт состоял из незначительного количества небольших моторных речных и мореходных катеров. В 1923 г. на основных реках Чукотки и Камчатки работали два катера — «Коммунист» и «НЭП». Первым, ходившим по р. Камчатке, распоряжался усть-камчатский райревком. Второй принадлежал анадырскому уездному ревкому и выполнял рейсы протяженностью 700 верст по р. Анадырь, обслуживая ее долину [45, л. 3].

В 1924 г. Карагинский рыбопромысловый район получил катер «Голец». Он поступил в ведение промыслового надзора. По размеру, конструкции и мощности двигателя катер вполне удовлетворял его потребностям. Скорость его движения достигала 8 узлов [46, л. 33].

Естественно, что столь малое количество судов, к тому же неприспособленных для работы в открытом море, не могло удовлетворить потребностей Камчатки. Усилия губернского революционного комитета

(губревкома) в первую очередь были направлены на то, чтобы вернуть на полуостров хорошо известное всем камчатцам судно — бывшую губернаторскую яхту «Адмирал Завойко». 22 марта 1923 г. уполномоченный губревкома И. Е. Ларин в докладе о состоянии губернии среди первоочередных мероприятий, которые необходимо было «провести в жизнь», называл «предоставление в распоряжение губревкома парохода “Адмирал Завойко” или другого соответствующего судна, способного обслужить нужды губревкома и окупить само себя» [47, л. 29]. Увы, такового пока не нашлось, а «Адмирал Завойко», ставший отныне «Красным вымпелом», вошел в состав Владивостокского отряда боевых кораблей — первого соединения военно-морских сил Дальнего Востока советского периода.

В конце 1923 г. о необходимости приобретения специальных охраненных судов, которые можно было бы использовать и для совершения рейсов по пунктам побережий, высказывался управляющий петропавловской таможней А. И. Зимин. В докладе начальнику дальневосточного таможенного округа он писал: «Учитывая экономическое положение государства, о крупном теперь расходе мыслить трудно, но, принимая во внимание, что без охраненных судов работа таможенного надзора сведется на нет, все же необходимо понести расходы на приобретение хотя бы моторных дизельевых шхун.

Требования, которым должны удовлетворять шхуны, следующие: 1) корпус деревянный, особенно крепкой конструкции с нефтяным мотором и парусной оснасткой, 2) ход шхуны должен быть не менее 12—11 узлов, 3) обязательно хотя бы одной пушкой вооруженные, с радиостанцией, 4) осадка 6—8 футов, дедвейт 200—300 т... Дедвейт 200—300 т взят из следующих соображений: за ненадежностью каботаж по берегам Камчатки, таможенные суда могут развозить из главных пунктов Камчатки необходимые продукты питания, почту и лиц администрации. Кроме того, таможенный надзор на таких судах необходимо объединить с работой сотрудников рыбоохоты» [43, л. 252].

По мнению Зимина, приобретать следовало деревянные шхуны: их корпуса в случае получения пробоин легко могли быть отремонтированы. Стоимость судов оценивалась в 50—70 тыс. руб. Они должны были иметь радиостанции и экипажи численностью 12 чел. Осадка шхун, равная 6—8 футам (1,83—2,44 м), могла свободно позволить им заходить в случае шторма в устья рек.

«Для плавания же в районах Охотск — Гижига желательно иметь судно более солидное и железное, это вызывается тем, что часто

сильные штормы в Охотском море не дают возможность укрыться в бухты, коих там очень мало, и судну приходится выдерживать шторм».

Проект Зимина не был реализован из-за отсутствия средств на него.

В 1923 г. во Владивостоке между Наркоматом внешней торговли в лице Дальнешторга и английским акционерным обществом Гудзон-Бей было заключено соглашение о совместной эксплуатации пушных богатств Камчатки. Оно стало основой для проекта двенадцатилетнего договора, которым предусматривалось, что общество ежегодно, начиная с 1924 г., для обслуживания своих торговых операций должно было содержать не менее двух судов. Одно из них предполагалось выставить для обслуживания восточного побережья Камчатки, Анадырско-го и Чукотского уездов, второе — для западного берега полуострова, а также Гижигинского и Охотского уездов. Кроме того, фирма обязывалась иметь два речных парохода для обеспечения населения долин рек Камчатки и Анадыря. Ставки фрахта за провоз грузов и пассажиров на них должны были согласовываться с губернской властью [45, л. 38].

Доверенное лицо фирмы Гудзон-Бей А. К. Гогендейк в плане действий в связи с выполнением названного договора сообщал, что им «будет исходатайствовано перед правлением общества разрешение на приобретение речного колесного грузопассажирского парохода, необходимого для оживления долины, а также с целью удешевления стоимости доставки товаров от устья р. Камчатки вверх по реке, а также приобретение посыльного быстроходного судна около 400 т для обслуживания во время навигации всех портов Камчатской губернии, плавающего под русским флагом» [45, л. 42].

Этим планам также не суждено было сбыться: в 1924 г. договор с Гудзон-Беем был расторгнут, а снабжения Камчатки перешло в руки отечественных организаций.

Летом 1924 г. в петропавловском порту насчитывалось 65 мелких плаведилиц, принадлежавших исключительно частным владельцам. В их число входили пять катеров и три шлюпки с моторами мощностью от 2 до 12 л. с., девять китайских шаланд грузоподъемностью до 20 т, 24 весельные и парусные шлюпки, 12 грузовых кунгасов грузоподъемностью от 5 до 10 т и восемь еще более мелких кунгасов. Из относительно крупных судов были одна парусно-моторная шхуна грузоподъемностью 20 т, стоявшая на приколе, две японских парусно-моторных шхуны, задержанных за браконьерство и подлежащих конфискации по суду, а также один парусник, поднятый на берег. При этом сам порт собственных плавсредств не имел [43, л. 156].

8 августа 1924 г. в губревкоме состоялось совещание «по портовым делам». Оно выслушало доклад представителя владивостокского торгового порта штурмана А. А. Данилевича. По мнению докладчика, губревкому следовало возбудить перед Дальревкомом ходатайство «об организации местного охотско-камчатского с центральной базой в Петропавловске каботажного судоходства».

Данилевич полагал, что для оживления экономической жизни в области необходимо сосредоточить в ее наиболее удобном и центральном пункте управление местной промышленностью и «организовать путем учреждения камчатского госсудоводства постоянное местное каботажное, линейное, рейсовое по расписаниям судоходное сообщение всех приморских, как постоянных, так и сезонных промысловых пунктов края с избранным местным центральным базопунктом».

Для этого следовало установить не менее трех местных каботажных линий, связывающих аяно-охотское, гижигинско-камчатское и камчатско-анадырское побережья с главной базой. На линии следовало выставить не менее шести парусно-моторных шхун грузоподъемностью 200—400 т [43, л. 132—133]. Этот «особо выработанный тип» судов, как показала практика, оказался наиболее подходящим для условий камчатского побережья.

Предложение Данилевича также не было осуществлено по причинам экономического характера, но многие высказанные в нем идеи впоследствии использовались при разработке более поздних планов устройства камчатского каботажа.

Отдаленным прообразом будущего камчатского судоходного предприятия стал отдел коммунального хозяйства губревкома (губкомхоз). В начале 1924 г. в его составе имелись общий и торговый подотделы. Последнему поручалось снабжение жителей губернии товарами и продуктами. В связи с этим губкомхозу следовало располагать плавсредствами, развезившими их по глубинным пунктам, и мастерскими для ремонта судов. И то, и другое появилось у него во второй половине 1924 г. Об этом свидетельствуют приказы о принятии на работу людей с квалификациями, пригодными для службы на судах и для их технического обслуживания.

10 июня 1924 г. на должность рулевого в общий подотдел поступил Т. С. Трухин. 21 ноября 1924 г. его перевели в торговый подотдел в качестве «рулевого шхуны “Рассвет” с оплатой труда по 10 разряду тарифной сетки (95 руб. 54 коп.)». 2 октября 1924 г. заведующий губкомхозом В. Д. Богомолов своим приказом назначил Р. М. Рогожина

«на временную, сверхштатную должность парусника на шхуне “Рассвет” сроком на один месяц, считая с 1 октября по 1 ноября 1924 г., с оплатой труда по соглашению 110 руб. за проработанный месяц». 20 марта 1924 г. в торговый подотдел был принят Берсенов, которого 1 октября направили в мастерскую слесарем [20, л. 236, 239, 249].

На первый квартал 1924—1925 бюджетного года (с 1 октября по 31 декабря 1924 г.) губревком утвердил следующий состав лиц, связанных с эксплуатацией и ремонтом плавсредств:

— на хозрасчетной основе в механических мастерских — механика-моториста К. Каныгина и слесаря-токаря Берсенева;

— за счет средств на содержание шхуны — рулевого Трухина.

1 января 1925 г., ввиду ликвидации в губкомхозе торгового подотдела, вызванной образованием Охотско-Камчатского акционерного рыбопромышленного общества и передачи ему снабженческой деятельности в крае, а также всех товаров, принадлежавших комхозу, Трухин вновь переводился в общий подотдел. В связи с окончанием навигационного периода он назначался «караульщиком плавучих средств», а также временно откомандировывался в мастерскую. С 1 января 1925 г. в штатах мастерской имелись должности механика-моториста и слесаря-механика [48, л. 254, 283].

После упразднения торгового подотдела руководить мастерскими и плавсредствами стал общий подотдел. Как видно, специального подразделения, эксплуатировавшего суда, на протяжении 1924 г. и в начале 1925 г. губкомхоз не имел.

18 апреля 1925 г. постановлением губревкома на базе губкомхоза учреждался губернский отдел местного хозяйства (губместхоз). До зимы 1925—1926 гг. он находился в состоянии организационного периода. В его структуру входили канцелярия, бухгалтерия и части: жилищная, техническая и материальная. Губместхозу передавались городская электростанция, баня, водопровод, склад строительных материалов, а также казенные плавсредства. Штаты местхоза предусматривали должность заведующего плавсредствами с месячным окладом 133 руб. 62 коп. Ему подчинялись моторист, он же заведующий механической мастерской с жалованием в 119 руб. 68 коп., и рулевой, получавший ежемесячно 95 руб. 54 коп. К 1 сентября 1925 г. все три должности были укомплектованы, но их права и обязанности не были определены и людям, их занимавшим, неизвестны [49, л. 1, 2 об.].

4 мая 1923 г. Дальревком выделил губревкому 27 500 руб. для покупки плавсредств. 3 октября 1925 г. губревком извещал Хабаровск

о том, что на приобретение и ремонт шхун «Рассвет» с мотором мощностью 50 л. с. и конфискованной японской «Миодо-Мару» он израсходовал 14 386 руб. («Рассвет» был куплен у некоего Мальсагова за 5 500 руб. не позднее октября 1924 г.). Оставшиеся 13 114 руб. предполагалось «обратить на первоначальную эксплуатацию шхун» [50, л. 8].

Суда достались губместхозу. В его распоряжении, кроме названных шхун, имелся ветхий деревянный «Дагестан», стоивший 300 руб., деревянные катера «Старый большевик» (300 руб.), «Юный пионер» с мотором «Кельвин» мощностью 24 л. с. (5 000 руб.), «Нерпа» с мотором «Грей» мощностью 24 л. с. (2 000 руб.) и «Ара» (800 руб.) [49, л. 6 об.].

Помимо них местхоз располагал морской шлюпкой от шхуны «Миодо-Мару», деревянным «кунгасиком», тремя большими грузовыми кунгасами, один из которых был стар и изношен, тремя металлическими баркасами, подвесным мотором, двумя двигателями типов «Аванс» и «Грей» мощностью по 24 л. с., моторами «Либерти» и «Олдс-Мобил» в 8 и 6 л. с. Осенью 1925 г. местхоз приступил к ремонту «Миодо-Мару», которую он намеревался отправить на западное побережье.

Все губернские плавсредства в 1925 г. делились на две категории: обслуживающие нужды самого местхоза и предполагаемые к работе на побережье. Впрочем, из них действовали только один катер и один кунгас, которые обычно использовались на доставке в город дров, сена и прочих мелких партий груза. Иногда они сдавались в аренду различным городским организациям, но частных заказов не выполняли. Задания судам давала материальная часть местхоза.

Никакого учета работы катера и кунгаса не велось, расходы топлива и масла также не регистрировались. Содержание на них постоянно-го штата с 1 октября 1924 г. по 1 сентября 1925 г. обошлось казне в 2 628 руб. и вместе с затратами на ремонт и материалы достигло 3 125,7 руб. За это время катер проработал 50 дней, то есть один его рабочий день, включая стоянки, стоил 62,5 руб. «Эту стоимость катера, безусловно, ни одна из поездок оправдать не может», — констатировала проверявшая местхоз Рабоче-Крестьянская инспекция (РКИ).

С целью снижения эксплуатационных расходов РКИ предлагала с 1 ноября 1925 г. сократить штат катера. Полностью укомплектовать его следовало к 1 апреля 1926 г. при условии, что экипаж сможет провести мелкий ремонт судна к открытию следующей навигации. В противном случае ремонт предлагалось выполнить сдельно, а команду набрать в самом начале навигации.

Кроме этого, существование мастерской с двумя работниками, предназначенной исключительно для ремонта ограниченного количества плавсредств, признавалось нерациональным. «На расширение же деятельности этой мастерской по обслуживанию населения перспектив нет». И наконец РКИ рекомендовала сократить должность заведующего плавсредствами, а суда передать технической части [49, л. 8—9].

Полагая, что надобность в остальных судах с наступлением зимы также минует, губревком предлагал местхозу подготовить их к зимовке, уволив затем все экипажи. Шхуны «Миодо-Мару» и «Рассвет» нуждались в небольшом ремонте и замене такелажа, для чего разрешалось потратить 500 руб. из ссуды, отпущенной Дальревкомом на покупку новой шхуны. Ремонт предполагалось выполнить в Петропавловске.

Неисправный «Дагестан» (перешедший «в ведение губернской власти как инвентарь до 1917 года») после ремонта должен был превратиться в баржу. На его переоборудование выделялись 300 руб. На катере «Старый большевик» требовалось установить мотор системы «Аванс». Все остальные плавсредства местхозу разрешалось продать. Имевшиеся в его распоряжении понтоны бесплатно передавались агентству СТФ для обслуживания его петропавловского приписного портпункта [51, л. 51].

В начале декабря 1925 г. РКИ подготовила «Доклад о ближайших мероприятиях по улучшению деятельности рыбопромышленности Камчатки». Значительное место в этом объемном документе уделялось вопросам совершенствования транспортного обслуживания. Главным портом, снабжавшим Камчатку всем необходимым, был Владивосток. Отсюда на полуостров направлялись большие пароходы, совершавшие редкие нерегулярные рейсы, заходившие в некоторые пункты побережья всего лишь один раз в год. Из-за отсутствия на местах плавсредств их разгрузка занимала много времени не только собственно на грузовые работы, но и на пробеги от судов до этих пунктов.

Незначительные масштабы отечественных рыбных промыслов на Камчатке в первой половине 1920-х гг. не позволяли полностью использовать большую грузоподъемность ходивших по побережью судов ДФ (с 1925 г. — СТФ), чем резко снижали их экономические показатели. По сообщению агента СТФ в Петропавловске В. М. Андреевского, «несколько пароходов, совершив в нынешний 1925 г. большие переходы порожняком из Владивостока в отдельные местности Камчатки, осенью собрали чрезвычайно небольшое количество грузов и вышли обратно также почти порожняком, если не считать пассажиров».

Исходя из этого РКИ пришла к выводу, что существующий способ обслуживания побережья должен быть изменен. Аналогичное заключение сделал и Госплан СССР, разработавший программу создания на Камчатке собственного водного транспорта, «состоящего из известного числа малых судов — шхун — для обслуживания всех береговых населенных, промысловых и прочих пунктов непосредственно из Петропавловска, где должна быть создана соответствующая база». На этой базе нужно было организовать «соответствующий орган», которому подчинить все каботажные суда.

Реализация такой программы могла позволить:

— связать каботажными судами все береговые пункты, как между собой, так и с губернским центром;

— наладить охрану берегов от «хищников», доставку почты, лиц администрации;

— устранить заходы крупных пароходов в отдельные небольшие поселения, так как теперь такие рейсы со значительно меньшими затратами могли выполнять шхуны;

— обеспечить централизацию всех заготовленных рыбопродуктов в одном месте (Петропавловске), путем своза их сюда с отдельных промыслов на шхунах.

Последнее предложение могло обеспечить резкое повышение стоимости и конкурентоспособности камчатской рыбопродукции на основном в то время рынке сбыта — японском. Условия, в которых доселе происходила ее реализация в Японии, Андржеевский характеризовал следующими словами. «Период начала камчатских штормов делает то, что в первой половине сентября в Японии творится нечто невообразимое: в течение двух или трех недель сюда свозится чуть ли не вся камчатская добыча, как с японских, так и с русских промыслов. Она резко падает в цене, чтобы потом, когда мелкие... промышленники продадут свои уловы, снова подняться».

Существовавшая система реализации продукции не разрешала отечественным частным рыбопромышленникам и государственным предприятиям (ОКАРО, Дальгосрыбтресту) извлекать наибольшую прибыль и ставила их в зависимость от японского капитала. Накопление же рыбной продукции в определенном месте позволяло направлять ее отдельными партиями в удобное для сбыта время. В перспективе, влияние японского рынка на камчатскую рыбную промышленность можно было уменьшить еще одним способом. С учетом того, что США являлись крупным потребителем мороженой рыбы,

в Петропавловске следовало создать холодильник, с которого вывозить продукцию на экспорт при помощи шхун, оборудованных рефрижераторными установками [52, л. 20—23].

3 октября 1925 г. губревком рассматривал проект расписания срочных рейсов Совторгфлота по северным линиям на навигацию 1926 г., разработанный комиссией под председательством И. Ломбака. В своем заключении комиссия вновь отмечала, что «прямое обслуживание берегов Камчатки из Владивостока не достигает цели, считаем необходимым переход на каботажное обслуживание» [50, л. 9].

Однако, несмотря на приобретение нескольких шхун, требовавших ремонта и неспособных совершать зимние рейсы, каботажное плавание на Камчатке в 1925 г. организовать не удалось. В декабре 1925 г. губернские власти вновь констатировали, что «собственным транспортом Камчатка не располагает».

31 декабря 1925 г. в губревком с ходатайством о необходимости приобретения своего тоннажа для камчатского каботажа обращался уполномоченный Дальгосторга, занимавшегося снабжением северных районов СССР. Его просьбу решили поддержать [51, л. 107]. 24 апреля 1926 г. в Хабаровске президиум Далькрайисполкома рассматривал вопрос о предоставлении Дальгосторгу прав на приобретение двух парусно-моторных шхун, предназначенных для обслуживания его факторий на охотско-камчатском побережье. Проект решения вносил Далькрайплан. Было условлено, что Дальгосторг и краевой Совнархоз выяснят, возможна ли постройка подобных судов на владивостокском Дальзаводе. В случае таковой, им предлагалось заключить соответствующий договор [40, № 62]. Данных о существовании этого договора обнаружить не удалось.

Новое судно у камчатских властей появилось в 1926 г., когда на средства, выделенные Далькрайисполкомом, зимой 1925—1926 гг. во Владивостоке была приобретена шхуна «Камчадал». Ее передали губместхозу. Это судно, пригодное для длительных морских переходов, имело грузоподъемность 114 т.

Перед началом навигации, 15 апреля 1926 г., председатель окрревкома М. П. Вольский информировал хабаровский Далькрайплан о наличии на Камчатке собственных судов следующей телеграммой: «В нашем распоряжении имеются в петропавловском порту две моторно-парусные шхуны: “Рассвет” грузоподъемностью 65 т, требует ремонта мотора, замены мачты; “Камчадал” в 100 т при моторе 50 сил, годная к плаванию. Предположено продать, в случае невозможности безубы-

точной продажи шхуну “Камчадал” — эксплуатировать. Предположен рейс Петропавловск — Владивосток. Окончательный порядок эксплуатации определится в мае» [53, л. 57].

3 июля 1926 г. о состоянии местных плавсредств камчатский окрревком запрашивал заместитель председателя Далькрайисполкома М. И. Целищев: «Телеграфируйте техническое состояние шхун “Дагестан”, “Рассвет”, “Камчадал”, их конструкцию. Ликвидацию в случае пригодности их к работе приостановите до особых распоряжений Крайисполкома» [54, л. 4].

19 июля Камчатка отвечала Хабаровску: «“Дагестан” — корпус хорош, требует нового рангоута, также всей оснастки, установки мотора. Грузоподъемность около 50 т, осадка груженого — 6 футов. “Рассвет” — корпус и рангоут старые, однако еще может работать вблизи бухт или на реках Камчатка, Анадырь. Оснастка имеется, мотор отослан во Владивосток на ремонт. Грузоподъемность около 60 т, осадка груженого — 7 футов. “Камчадал” — корпус хорош, имеет оснастку, мотор установлен, нуждается в регулировке, возможно, в ремонте во Владивостоке. В ближайшее время направляется под парусами во Владивосток с хозяйственными грузами, одновременно для ремонта мотора. Составление смет, приведение “Дагестана” и “Рассвета” в годное к плаванию состояние, также расчет эксплуатации требует приглашения на службу специалиста — капитана шхуны “Камчадал” — по возвращении из Владивостока подлежащего, по мотивам отсутствия кредитов, увольнению» [54, л. 6].

Кроме перечисленных выше судов, в Петропавловске находились арестованные японские шхуны, которые медленно старели, не принося никакой пользы. 7 июля 1926 г. заведующий местхозом Дудко докладывал окрревкому о состоянии шхуны «Сумиоси-Мару», несколько лет стоявшей в порту без использования. Ее содержание по июль 1926 г. обошлось в 209 руб. 58 коп. Длительный простой судна привел его в негодность, в результате чего оно могло затонуть [54, л. 36].

Летом 1926 г. «Камчадал» бездействовал в Петропавловске. 28 июля газета «Полярная звезда» писала: «Или вот стоит у нас зря шхуна местхоза, а знающие люди заявляют, что можно ее с пользой сгонять во Владивосток и обратно. В чем дело? А дело оказывается в том, что никак не могут уже в течение долгого времени договориться с райкомводом о нужном для администрации (командованию шхуны. — С. Г.) личном составе команды. А шхуна стоит себе да стоит, ни работы,

ни пользы не зная...» [40, № 61]. Суть проблемы, о которой сообщала газета, заключалась в следующем.

15 июля 1926 г. окрревком рассмотрел представление губместхоза о посылке шхуны «Камчадал» во Владивосток для ремонта и оформления судовых документов. Выход судна был разрешен [55, л. 206]. В качестве капитана на него пригласили бывшего агента СТФ в Петропавловске В. М. Андржеевского. До него судном командовал штурман малого плавания Вихман. Он самостоятельно ходил по камчатскому побережью, но выполнение рейсов до Владивостока ему не доверяли. Вихман остался на «Камчадале» в качестве помощника капитана.

Для укомплектования экипажа шхуны губместхоз 20 июля 1926 г. начал переговоры с профсоюзом торговиков и работников водного транспорта (порткомводом) о приеме на судно матросов, удовлетворявших требованиям, выставленным капитаном и его помощником. Для выхода судна в море под парусами требовались минимум четверо опытных матросов. Андржеевский и Вихман настаивали на приглашении конкретных людей: Кибача, Шубабко, Нен Ги и Кан Понг Не. Два последних, корейцы по национальности, особо отмечались администрацией судна как хорошие специалисты-парусники.

На следующий день порткомвод сообщил о том, что, по его мнению, комплектовать экипаж следует «исключительно гражданами СССР, состоящими членами Союза водников». Он направил на судно двух матросов 1-го класса, а также не возражал против приема одного корейца, подданного СССР, одобрял кандидатуру Кибача и предоставлял губместхозу «право взять моториста по Вашему усмотрению».

Выделенные порткомводом матросы не устраивали администрацию шхуны как не имевшие опыта плавания на парусниках, а порткомвод был против части кандидатур, выбранных капитаном, из-за того, что некоторые из них не состояли в профсоюзах вообще, а остальные не входили в Союз водников. Так между губместхозом и порткомводом разгорелся конфликт, который мог сорвать выход судна в море и продлить его простой.

Капитан петропавловского приписного портпункта Пестов почему-то полагал, что «Камчадал» является коммерческим предприятием «и не имеет государственных заданий, почему требование порта и порткомвода не может иметь послаблений». Местхоз же считал Пестова, недавно назначенного на должность и прибывшего из Владивостока, плохо осведомленным в местных делах, и вполне справедливо полагал недостаточно осозанным подход «новых лиц на Кам-

чатке к необходимости развития каботаж в политической и экономической жизни Камчатки».

Масла в огонь конфликта подлил секретарь порткомвода Мокроус, заявивший Дудко о том, что последний не сможет самостоятельно набрать штат и выпустить судно в море, так как «они уже написали в райкомвод и там (во Владивостоке. — С. Г.) наших матросов снимут». Он также пригрозил, что порткомвод за допущенное нарушение исключит Андржеевского из профсоюза.

22 июля 1926 г. Андржеевский доложил Дудко о том, что он категорически не согласен с кандидатурами, намечаемыми для укомплектования шхуны. «Уведомляю Вас, что для шхуны “Камчадал” нужны не матросы 1-го класса, как это полагает порткомвод, а матросы, пригодные для службы на парусном судне. Принять в число матросов двух выдвигаемых порткомводом “матросов первого класса” Камышана и Самсыгина я не могу, так как они оба не знают матросской службы на парусных судах. Входить к Вам с ходатайством об увеличении штата экипажа до 12—13 человек, при которых непригодность двух человек не была бы ощутительной, я также не могу, так как нахожу это бесцельным и ничем не оправдываемым излишним расходом средств.

Не видя возможности при этих условиях выполнить плановое задание рейса, а также принимая во внимание, что я являюсь ответственным за жизнь экипажа, который по долгу службы должен в случае несчастья даже спасти ранее себя, — прошу Вас считать меня свободным от обещания вступить в командование вышеозначенным судном для рейса во Владивосток» [54, л. 33].

23 июля 1926 г. Дудко сообщил окрпрофбюро об отказе Андржеевского от должности капитана «Камчадала» в случае невыполнения его требований. Замену ему найти было невозможно, в результате чего намеченная программа эксплуатации судна ломалась в корне. «Благодаря тому, что в Петропавловске имеется всего один капитан дальнего плавания, много плававший на парусных судах, который берет на себя ответственность за сохранность судна и экипажа только лишь при условии предоставления ему права выбора специалистов-парусников, в данное время местхоз не может осуществить плавание и вынужден законсервировать шхуну, неся непроизводительные расходы по ее стоянке в Петропавловске».

Ввиду приближающегося конца навигации, местхоз в очередной раз просил порткомвод не тормозить «развитие каботаж на Камчатке и дать право Андржеевскому подбора специалистов-парусников, так

как мотор на шхуне неисправен и выход шхуны возможен только на парусах. Андржеевский согласен принять предлагаемого порткомводом только одного Самсыгина» [54, л. 32].

Наконец губместхоз обратился в окрревком с сообщением о том, что ввиду отсутствия в Петропавловске опытных моряков, способных заменить отказывающихся выходить в море Андржеевского и Вихмана, он приступает к разоружению «Камчадала» и постановке его на хранение. Окрревком вмешался в ход событий и дал распоряжение профсоюзам «о неприпятствовании администрации шхуны подобрать штат матросов по своему усмотрению, исходя из местных условий ограниченности парусников-матросов и важности скорейшего восстановления дела местного каботажа».

Конфликт благополучно разрешился благодаря личному участию заместителя председателя окрревкома И. Е. Ларина, поддержавшего ходатайство губместхоза и обратившегося 24 июля 1926 г. к окрпрофбюро с рекомендацией «не чинить препятствий к набору штата команды на шхуну “Камчадал”». Профсоюзы оперативно отреагировали известием о том, что «с нашей стороны никаких препятствий к набору штата на шхуну “Камчадал” не будет» [54, л. 1—3].

Итак, с большой нервотрепкой для судовладельца и командования судна, «Камчадал» был подготовлен к плаванию. 14 августа Андржеевский получил инструкцию губместхоза, предписывавшую ему идти во Владивосток без захода в заграничные порты с грузом «железа». Фрахтовые ставки за перевозку устанавливались на уровне действующих тарифов СТФ (не ниже 10 руб. за тонну). По прибытии шхуны во Владивосток капитану следовало оформить документы на судно в бюро Регистра СССР и «других соответствующих учреждениях».

Во Владивостоке на шхуну нужно было установить двигатель «Скандио», ремонтировавшийся на Дальзаводе. Стоявший на «Камчадале» мотор «Болиндер» следовало снять и сдать в ремонт, «исходя из экономии средств, но с гарантией полного исправления». При условии, что ремонт судна не сможет закончиться до наступления осенних штормов, когда его обратный рейс в Петропавловск становился опасным, оно должно было остаться на зимовку во Владивостоке.

Для обеспечения пресловутой «экономии средств» на время зимовки следовало уволить или «согласовать вопрос о зимовке команды во Владивостоке, оплачивая ей владивостокский минимум с таким расчетом, чтобы зимовка... обошлась не свыше 800 руб. до дня отплытия на Камчатку». Перед уходом в Петропавловск шхуна должна была

принять полный груз угля, который следовало закупить по цене не выше 28 руб. за тонну [56, л. 23].

15 августа «Камчадал» отправился во Владивосток, куда благополучно прибыл 10 сентября. В середине октября ремонт закончился, шхуна была «приведена в полную пригодность и ожидает во владивостокском порту распоряжений местхоза о выходе».

19 октября 1926 г. в адрес окрревкома пришла телеграмма от Далькрайисполкома и Управления портовых изысканий Тихого океана с просьбой о «передаче названному управлению шхуны местхоза “Камчадал”». Управление предполагало использовать ее на камчатском побережье. Местные власти решили, «принимая во внимание недостаточность обслуживания судами Совторгфлота административных и хозяйственных нужд окрревкома и вообще побережья Камчатки, считать необходимым оставление шхуны “Камчадал” в распоряжении окрревкома». Местхозу предлагалось срочно разработать план использования судна на оставшееся время в 1926 г., составить смету расходов и сдать его в аренду во Владивостоке, где оно могло работать до весны 1927 г. Управлению портовых изысканий взамен «Камчадала» предлагалась стоявшая в Петропавловске шхуна «Сумиосио-Мару» [57, л. 79].

25 ноября 1926 г. окрревком изыскивал средства на содержание «Камчадала». Его председатель В. Ф. Богатырев указал, что в местном бюджете прямых источников для этого нет, поэтому все расходы должен нести губместхоз. Ему и окрплану следовало продумать программу эксплуатации шхуны на ближайшее время и представить ее окрревкому на утверждение [57, л. 103].

Губместхоз, получивший к тому времени название «Коммунальный трест “Камчатское хозяйство (Камчхоз)”», предполагал использовать «Камчадал» в 1926—1927 гг. следующим образом. Его зимовку в течение четырех месяцев — с 15 ноября по 15 марта — намечалось провести во Владивостоке. В это время на шхуне должен был находиться сокращенный экипаж, состоявший из трех человек: капитана с месячным окладом в 150 руб., матроса (60,8 руб.) и моториста (108,3 руб.). К весне численность команды доводилась до десяти человек: капитана, зарплата которого увеличивалась до 250 руб. в месяц, его помощника (200 руб.), боцмана (91,2 руб.), моториста (108,3 руб.), помощника моториста (104,5 руб.), трех матросов (по 76,0 руб.), ученика (30 руб.) и кока (68,4 руб.). Денежное содержание команды в месяц составляло 1 080,4 руб., кроме этого ей выплачивались еще 151,24 руб. «за дополнительную нагрузку». «Столовые» устанавливались в размере 25 руб. в месяц на человека.

Норма расхода топлива на ходу составляла: «нефти черной» — десять пудов в сутки, керосина — восемь. Для запуска главного двигателя дополнительно отпускались 50 бутылок денатурированного спирта, используемого «для разжигания примусов», нагревавших калоризаторы машины. Общая стоимость топлива определялась в 6 088 руб. На смазку, суточный расход которой достигал 20 фунтов, предполагалось израсходовать еще 400 руб., текущий ремонт шхуны стоил ориентировочно 1 000 руб. в год [58, л. 80—86].

Всего на 1927 г. «Камчадалу» требовалось около 30 тыс. руб., найти которые не удалось. Окревком в целях покрытия расходов, связанных с содержанием шхуны, разрешил сдать ее в аренду на сезон Управлению портовых изысканий и таким способом заработать на содержание судна в будущем [59, л. 3]. Доходы Камчхоза от эксплуатации «Камчадала» за восемь месяцев навигации 1927 г. должны были составить 30 400 руб. (его месячный фрахт обходился в 3 800 руб.), при этом ходовое время принималось равным ста суткам.

«Камчадал» находился в распоряжении треста до конца 1927 г. Новый управляющий Ионов 21 ноября 1927 г. на заседании Петропавловского горсовета сообщил о планах треста по реализации принадлежавшего ему имущества. Шхуны «Дагестан» и «Камчадал», три кунгаса и шаланду он «мыслит продать, оставив лишь для обслуживания города корпус катера “Большевик”, к коему поставить мотор с катера “Пионер” («Юный пионер». — С. Г.), и катер “Пионер”, на каковой поставить менее сильный мотор» [60, л. 10].

Вскоре “Камчадал” был продан за 28 тыс. руб. [61, с. 200]. Так сложилась судьба судна, с которым связывались надежды на возрождение местного мореплавания. Очередной проект устройства камчатского каботажа потерпел неудачу.

Коммунальное хозяйство Камчатского округа в течение 1927 и 1928 гг. состояло из городского отдела благоустройства и треста «Камчхоз», управлявшего всеми коммунальными предприятиями Петропавловска. Вот какой режим работы установил трест катеру «Юный пионер», таскавшему за собой на буксире два кунгаса с дровами, на 1927 г. За сорок рейсов длительностью по трое суток каждый, он должен был переправить в город 4 550 кубометров поленьев. В 1928 г. трест «Камчхоз» был упразднен, а его имущество вошло в отдел коммунального хозяйства [62, л. 4].

В 1929 г. плавсредства, как самостоятельное подразделение комхоза, были ликвидированы, став подсобными хозяйством дровозаготовок.

В 1930 г. коммунальщики намеревались заготовить для отопления города 4 850 кубометров березовых дров [63, л. 7 об.].

Как видно из вышесказанного, большинство специалистов, предлагавших в 1920-х гг. проекты устройства камчатских судоходных предприятий, останавливали свой выбор на вполне определенном типе судов, наиболее подходивших, по их мнению, для совершения сезонных рейсов по камчатскому побережью. Им являлись деревянные парусно-моторные шхуны среднего водоизмещения, способные заходить в реки. Появление на Камчатке первых собственных судов подобного типа, достаточно крупных и пригодных не только к обслуживанию нужд побережья, но и для поддержания связи полуострова с материком через Владивосток, связано с началом деятельности АКО.

2.4. КАБОТАЖНОЕ ПЛАВАНИЕ И ГОСУДАРСТВЕННАЯ РЫБОПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Задачей АКО являлось комплексное развитие экономики полуострова. Одним из направлений деятельности общества стало развитие местного прибрежного судоходства.

22 сентября 1927 г. окрревком, в очередной раз отмечая «крайнюю недостаточность связи западного побережья Камчатки с окрестным — Петропавловском», в который раз решил настаивать перед краевыми властями о том, чтобы во время следующей навигации пароходы СТФ, выходящие из Владивостока, имели заходы в Петропавловск на прямом и обратном пути. Кроме этого, он рекомендовал продолжить июньский рейс до Гижиги, а также, «имея в виду предложенное создание в Петропавловске базы снабжения и учитывая повторяющееся недоснабжение рыбалок солью и рыболовным инвентарем, тяжело отражающееся на экономике населения, — считать настоятельно необходимым усиление каботажного сообщения между западным берегом и Петропавловском» [64, л. 5].

Окрревком согласился с предложенной АКО новой схемой доставки грузов путем создания «завозных баз с дальнейшим обслуживанием мелких пунктов судами мелкого тоннажа (каботажными)». В соответствии с ней, следовало постепенно перейти к обслуживанию крупнотоннажными судами так называемых «базисных пунктов» с расположенными на них «завозными» складами, а доставку товаров из складов по многочисленным мелким пунктам возложить на шхуны, покупка которых наконец стала решенным делом.

Для более тщательного изучения порядка и времени перехода к обслуживанию Камчатки «через посредство баз мелким тоннажем (шхунами)» окрревком создал комиссию в составе агента СТФ в Петропавловске Бендрикова, представителя Дальгосторга Бабенко, члена правления АКО Шеина и капитана портпункта Пестова. Возглавил эту комиссию сам председатель окрревкома Богатырев [65, л. 7].

Практическая деятельность АКО началась весной 1928 г. В этом году общество закупило в США пароход «Камчатка» и два деревянных парусно-моторных судна — теплоход «Охотск» и шхуну «Чукотка». Прибытие в Петропавловск двух последних судов ознаменовало рождение каботажного флота Камчатки.

1 октября 1928 г. правление АКО подвело итоги работы своего транспортного отдела за первую навигацию. В его докладе, в частности, говорилось: «АКО надо иметь в своем оперативном ведении такой тоннаж, который мог бы обеспечить перевозки на основном участке работы... Предположено своих судов семь штук и суда каботажного обслуживания от десяти до двенадцати штук» [66, л. 194].

По мнению председателя правления АКО С. П. Нацаренуса, в случае, если удастся обеспечить Камчатку достаточным количеством нефтепродуктов, то «надо для внутреннего каботажника иметь теплоходы (имеются в виду парусно-моторные шхуны. — С. Г.), как более удобные для [доставки] снабженческих грузов... Тогда можно говорить о небольшом каботаже на нефти. Я ставлю вопрос [о том], что нам нужно заводить мелкие каботажные суда, тогда мы лучше будем иметь возможность обслужить все пункты Камчатки» [66, л. 204].

Каботажные суда «Охотск» и «Чукотка» прослужили недолго: они оба погибли, первое — в 1930 г., второе — через год. В результате местный каботажный флот оказался практически ликвидированным за исключением небольших мореходных катеров, не способных перевозить достаточное количество людей и грузов.

8 декабря 1931 г. директор-распорядитель АКО Б. И. Гольдберг, находившийся в Москве в командировке, обращался к руководству Наркомата продовольствия и снабжения (НКПС) СССР с просьбой выделить Камчатке «не менее чем четыре парохода для малого каботажника, приписав их к петропавловскому порту». Для обеспечения зимних рейсов и возможности работы в Авачинской губе, Гольдберг просил также «безоглагательно предоставить петропавловскому порту ледокол» [67, л. 88].

АКО целенаправленно вело работу по организации каботажного плавания. Подготовленный им в 1932 г. проект постановления Пре-

зидиума ВЦИК «О деятельности АКО» вновь содержал положения о необходимости выделения Камчатке ледокола и каботажных судов. В нем, в частности, говорилось: «В развертывании хозяйственной работы все острее сказывается недостаточность мер по улучшению морского транспорта (отсутствие оборудованных портов и судов каботажного плавания)... Плохо оборудованы операции по разгрузке и перегрузке морских судов. Наличие одного ледокола в Авачинской губе уничтожило бы зимние перерывы в морской навигации... Предложить Наркомвуду установить с 1933 г. круглогодичные рейсы на Камчатку (из Владивостока и Одессы), для чего предоставить АКО достаточно мощное ледокольное судно для Авачинской губы и не менее шести единиц судов каботажного плавания» [67, л. 140—142].

Возрождение прибрежного плавания датируется серединой 1934 г., когда в составе морского транспортного флота АКО была создана специальная группа малотоннажных судов, состоявшая из ветерана дальневосточных морей — построенного в 1906 г. парохода «Колыма» — и пяти паровых рыболовных траулеров — «Восток», «Буревестник», «Палтус», «Дальневосточник» и «Блюхер» — полученных на Дальнем Востоке в 1929—1930 гг. [68, л. 5]. Организация этой группы, названной «каботажной», позволила АКО не только оперативно доставлять малые партии грузов из Петропавловска в рыбокомбинаты, но и дала возможность перераспределять запасы тары и материалов между отдельными предприятиями.

Суммарная грузоподъемность этих судов составляла всего 2 260 т, то есть не превышала грузоподъемности одного парохода среднего размера, чего было явно недостаточно для обеспечения потребности АКО в перевозках по побережью. В «Контрольных цифрах АКО на 1935 г.» прямо указывается на то, что за год «на пароходе “Колыма” и тральщиках мы сможем перевезти только 8 700 т или 11—12 % потребности» [69, л. 28]. Это обстоятельство по-прежнему заставляло АКО использовать на линиях малого каботажного плавания крупные пароходы, зачастую незагруженные даже наполовину, резко ухудшая показатели работы флота.

Еще одной проблемой, стоявшей перед руководством АКО, было налаживание регулярных пассажирских перевозок между областным центром и рыбокомбинатами побережий. Весьма образно состояние дел в этой сфере описывала газета «Камчатская правда». «Прибрежное население и морские предприятия Камчатки очень страдают от отсутствия правильного сообщения между Петропавловском и обоими берегами Камчатки. Если кому нужно ехать... то он начинает обивать

пороги порта с вопросами: “Кто, куда и когда идет?” Обивают пороги, мешают сотрудникам и нервничают диспетчера. Наконец проносится слух, что какой-то пароход куда-то идет, и тогда у ворот порта разбивается цыганский табор из самодеятельных палаток, из одеял, шуб, всякой одежды, вне зависимости от погоды и времени года. Тут и женщины, и дети всех возрастов. Здесь же едят, спят и дерутся, пока долгожданный пароход не заберет их и не увезет. Хорошо, если попадется большой пароход, и счастье тому, кому удастся забраться в твиндек и укрыться там от непогоды. А то и так бывает: подвернулся “Кит” — буксирно-спасательное судно, которое имеет право перевозить только 12 человек пассажиров, — а на него сядут их две сотни, и едут они на палубе, уставленной бочками с керосином...» [70, № 271].

Решить названную проблему можно было путем предоставления АКО двух специальных грузопассажирских судов, пригодных «для плавания у берегов Камчатского полуострова». 9 марта 1936 г. находившийся в Москве заместитель начальника АКО Г. Д. Торопов подал наркомму пищевой промышленности СССР А. И. Микояну проект задания на их постройку.

Первое с чистой грузоподъемностью 700 т предназначалось для рейсов до Усть-Камчатска. Оно должно было иметь осадку около 3 м, позволяющую ему заходить в устье р. Камчатки и «этим самым избежать простоев в ожидании хороших погод». Конструкция судна и его мореходные качества должны были удовлетворять условиям океанского плавания в любой сезон при движении в битом льду и в пределах его кромки. В качестве главного двигателя на нем предполагалось установить двухтактный бескомпрессорный дизель, как вариант допускалась современная клапанная паровая компаунд-машина систем «Ленц» или «Христиансен и Мейер». Скорость хода судна проектировалась в 11 узлов, запас топлива должен был позволять ему находиться в море двадцать суток, численность команды определялась в 27 чел., пассажиров — в 12.

Второе, предназначенное для этого же района, должно было иметь большие размеры (чистая грузоподъемность 1 000 т, осадка 4,2 м, количество пассажиров — не менее 20 чел.). На обоих судах предусматривались по два несамходных кунгаса вместимостью по 10 т и один катер для их буксировки с мотором мощностью 25 л. с. Этими средствами они могли проводить самостоятельную рейдовую разгрузку [71, л. 14].

Указанные суда не были построены из-за нехватки средств и свободных судостроительных мощностей.

Отсутствие специализированных пассажирских или грузопассажирских судов потребовало приспособления под эти цели одного из пароходов каботажной группы. Им стал траулер «Дальневосточник», использовавшийся в АКО не только как пассажирское, но и как административно-разъездное судно управления.

В сентябре 1935 г. начальник АКО И. А. Адамович обращался к А. И. Микояну с проектом организации в навигацию 1936 г. пассажирской линии от Петропавловска до Тигиля с заходами в Озерную, Большерецк, Микояновск, Митогу, Кихчик, Пымту, Воровское, Крутогорovo, Ичу и Хайрюзово. «Нерегулярность рейсов по Камчатке во время навигации отрицательно сказывается в деле руководства комбинатами и в деле связи комбинатов с центральным аппаратом АКО в Петропавловске, и с областным центром, настойчивым образом требует такого рода пассажирского рейса» [72, л. 117—119].

В 1936 г. трюмы траулера во время ремонта во Владивостоке были переоборудованы в пассажирские помещения. Тем самым промысловое судно, предназначенное для добычи рыбы, стало использоваться не по назначению. К тому же, стоимость перевозок на траулерах оказалась наиболее высокой. Так, пароход АКО «Ительмен» грузоподъемностью 5 000 т обходился за сутки в 4 500 руб., а траулеры, принимавшие всего 200 т груза, — в 2 630 руб. Да и эта небольшая грузоподъемность использовалась далеко не всегда. Например, 27 сентября 1935 г. «Дальневосточник» вышел в «срочное» плавание на рыбокомбинаты с пустым трюмом, взяв лишь направляющегося в командировку Г. Д. Торопова и нескольких пассажиров [73, № 233].

5 июня 1936 г. клиенты АКО извещались о скором открытии первой на Камчатке пассажирской паровой линии: «Впервые в навигацию текущего года открывается пассажирская линия Петропавловск — Ича и Петропавловск — Олюторка с заходом во все населенные пункты побережий. Обе линии пока будет обслуживать один «Дальневосточник», переоборудованный во Владивостоке под пассажирское судно. На нем устроено пассажирское помещение на 35 человек. «Дальневосточник» будет совершать рейсы раз в две недели. Таким образом, на каждое побережье ему придется идти раз в месяц» [74, № 128].

В навигацию 1937 г. обслуживание камчатских побережий решили поручить двум судам: «Кольме» и «Дальневосточнику». Первое назначалось на линию Петропавловск — Гижига протяженностью 1 300 миль с заходом в 23 пункта. Второе — на маршрут Петропавловск — Олюторка длиной 860 миль с посещением 13 пунктов, в том числе и Командоров.

«Колыма» должна была выйти в первый рейс между 15 и 20 июня, во второй — 25 июля, «Дальневосточник» — с 15 июня, а затем пятнадцатого числа каждого месяца [75, № 127].

Указанное решение не было выполнено: оба берега полуострова по-прежнему обслуживал один «Дальневосточник». Его первый срочный грузопассажирский рейс закончился вечером 7 июля. Вторым рейсом в начале августа траулер доставил в Петропавловск с восточного побережья 118 пассажиров. Вечером 9 августа он отправился на западное побережье [75, № 151, 176].

В 1938 г. каботажная группа АКОфлота формально распалась, так как большинство траулеров передали в Морлов АКО, где они приступили к работе как ловцы. В 1940 г. из состава АКОфлота выбыла и «Колыма». Отсутствие малотоннажных судов заставляло руководство АКО постоянно отрывать траулеры от промысловой работы, в результате чего специализированное предприятие, созданное для активного лова — Морлов АКО, — систематически не выполняло установленных планов добычи рыбы. Обеспечить же поддержание регулярного грузопассажирского сообщения они не могли ввиду непригодности.

В 1940 г. обнарудовал свой проект устройства камчатского каботажа опытнейший капитан АКОфлота Е. Д. Бессмертный. Его предложения родились не на пустом месте. В них прочитываются идеи, ранее высказанные В. М. Андржеевским и Б. И. Гольдбергом, опыт, накопленный капитанами пароходов АКО, а также предложения талантливого администратора В. В. Перфильева. «В интересах дела, в интересах развития экономики Камчатки считаю необходимым создать товаро-рыбные базы и каботаж из твиндечных судов с чистой грузоподъемностью от 600 до 1 500 тонн каждое». Базы предлагалось организовать в двух местах: в Петропавловске и в заливе Корфа. Первая из них должна была обслуживать рыбокомбинаты западного и восточного побережий до Усть-Камчатска, вторая — остальную часть восточного побережья от Усть-Камчатска до Чукотки, включая о. Карагинский.

Наличие каботажного флота и петропавловской базы позволяли бы концентрировать в ней до начала осенних штормов готовую рыбопродукцию и рабочих с комбинатов, а затем спокойно перегружать их в условиях закрытого и оборудованного порта на большие пароходы, следующие до Владивостока. Этим можно было отказаться от осенней посылки судов из Владивостока на побережье, особенно на западное, где они зачастую бесцельно сжигали топливо, месяцами штормуя в море.

Вторую базу следовало разместить в б. Сибирь, а нефтебазу — в б. Скобелева. В 1936 г. экспедиция НКПП СССР по портовым изысканиям определила местом расположения возможного порта на северо-востоке Камчатки б. Южную Глубокую. По мнению Бессмертного, это решение было неверным. Бухта являлась кратером вулканического происхождения с крутыми обрывистыми берегами. Ее большая глубина, сильные восточные ветры, вызывавшие опасную зыбь и прибой, мало подходили для стоянки. Примыкающая гористая территория лишала ее сухопутной связи с остальным полуостровом. Проблемы могли возникнуть и с набором пароходами воды: использовавшийся для этого ручей, стекавший с гор, зимой перемерзал.

Каботажные рейсы должны были совершать шесть специальных судов: четыре грузоподъемностью по 1 500 т, приписанные к петропавловской базе, и два, находившиеся в распоряжении корфской. Грузоподъемность последних оценивалась в 500—800 т и 1 000—1 200 т.

«Могут сказать, что на все это потребуются большие капитальные затраты. Да, потребуются. Но эти затраты окупятся в год-два за счет ликвидации убытков, которые ежегодно терпит госрыбтрест АКО от простоев пароходов, от невывоза продукции, от потери качества. На деньги, идущие на оплату убытков, уже можно было бы построить не один закрытый порт. Нельзя смотреть на дело освоения Камчатки только с точки зрения сегодняшнего дня, надо на это смотреть с точки зрения будущего» [73, № 27].

Предложения Е. Д. Бессмертного, одного из лучших знатоков условий плавания на камчатском побережье, безусловно, заслуживали самого пристального внимания. Неизвестно, как могли бы дальше развиваться события, связанные со становлением местного каботажа, если бы не начавшаяся в 1941 г. Великая Отечественная война, отодвинувшая их реализацию на более поздний период.

О необходимости возрождения прибрежного плавания вновь заговорили уже после войны. В марте 1947 г. руководство морского транспортного флота Главкамчатрыбпрома (ГКРП), пришедшего на смену АКО, обращало внимание областного руководства и Министерства рыбной промышленности СССР на эту проблему.

Оно полагало, что «в целях удешевления стоимости эксплуатации флота на грузоперевозках по Камчатке вполне назрел вопрос создания мелкотоннажного флота как для местного каботажа, так и для межкомбинатских перевозок. Наличие... судов типа парусно-моторных шхун грузоподъемностью 500 т даст возможность резко увеличить

грузопоток на побережье Камчатки, одновременно завезти путинные грузы и вывезти рыбопродукцию, устранил простои крупнотоннажных судов на комбинатах». Груз, доставленный большим пароходом на комбинат, обычно обрабатывался только в одном пункте, к которому со всех баз стягивалось множество рейдовых плавсредств. Наличие шхун могло дать возможность одновременно подать грузы по всем базам, чем позволило бы увеличить скорость выгрузки в три-четыре раза.

По-прежнему остро стояла проблема перевозки людей. «Пассажиры перевозятся на палубах или в твиндеках грузовых судов, проживают месяцами в ожидании возможности выехать в комбинаты. Необходимо, наряду с разрешением вопроса о мелкотоннажном флоте, дать Камчатке регулярное пассажирское сообщение обоих побережий с Петропавловском за счет постройки четырех специальных пассажирских судов на 250—300 чел. вместимостью каждое» [76, л. 11].

Острая потребность в малотоннажном флоте вызвала к жизни еще один, впрочем также неосуществленный, проект создания каботажного флота для работы на камчатском побережье. Им стала попытка построить суда на сахалинском Пограничном лесокомбинате, входившем в систему АКО. Здесь в 1942 г. были заложены три шхуны водоизмещением 700 т с грузоподъемностью 290 т с корпусами из листовницы и моторами мощностью 300 л. с.

В течение 1943—1944 гг. их строительство шло крайне медленно, в том числе и из-за отсутствия опыта создания таких относительно крупных судов. В июне 1944 г. сроком их готовности называлось 15 июля 1945 г. Однако корпуса шхун с большим трудом были спущены на воду только в 1946 г. Проект спуска разработал московский институт «Гипрорыба». В нем не учли, что на верфи не было для этого подходящих приспособлений, поэтому реализовать его не удалось. Тогда новый проект на месте разработал инженер верфи В. В. Гриб. Подготовительные работы к спуску продолжались до 20 июня и, наконец, 5 июля 1946 г. все три шхуны, через пять лет после закладки, закачались на воде. Спусти четыре дня их счалили тросами, после чего караван взял на буксир пароход «Ительмен» [77, № 161].

В середине июля «Ительмен» прибыл в Петропавловск. Шхуны решили достраивать на здешней судовой верфи (ПСРВ). Стоимость их корпусов с буксировкой превысила 3 млн руб. В ожидании достройки на ПСРВ суда стояли до января 1948 г., пока шторм не сорвал их с места и не выбросил на отмель.

При обследовании шхун, стоявших на мели, выяснилось, что их корпусам необходим ремонт. С большим трудом и затратами около 300 тыс. руб. суда были вновь поставлены на ПСРВ. Здесь к 15 октября 1948 г. их рассчитывали поднять на берег и окончательно закончить в мае 1949 г. Но из-за недостатка конструкторов, отсутствия рабочих чертежей и механизмов, достройка шхун оттягивалась, и в 1949 г. так и не завершилась. Затраты на подъем составили 800 тыс. руб., проектные работы потребовали 300 тыс., а стоимость механизмов и их монтажа оценивалась еще в 2 млн руб. на каждое судно.

В октябре 1948 г. начальник управления флота ГКРП П. Д. Киселев докладывал Хабаровскому крайкому ВКП(б) свои соображения по дальнейшей судьбе многострадальных шхун. Он полагал, что в сложившихся условиях их достройка не имела смысла. По нормам Регистра СССР срок эксплуатации судна, построенного из качественной лиственницы, составлял девять лет, в то время как шхуны, еще не будучи рожденными, уже имели поврежденный гниением набор шестилетнего возраста. С учетом темпов работ на ПСРВ, на их достройку могло уйти до двух лет, а это значит, что работать судам в море оставался всего лишь один год. Наиболее разумным, по мнению Киселева, было бы их корпуса с наименьшими затратами в течение зимы 1948—1949 гг. оборудовать под несамходные обрабатывающие базы для тресколовных кавасаки, работавших в Авачинском заливе [71, л. 16].

Так безуспешно завершилась попытка построить на Камчатке своими силами первые достаточно крупные каботажные парусно-моторные шхуны. Тем не менее, такие суда на полуострове вскоре появились. В состав транспортного флота ГКРП в 1947—1948 гг. вошли семь 300-тонных деревянных шхун, построенных в Финляндии в 1946—1947 гг. в счет поставок по репарациям. Они имели длину 45, ширину 8,9, осадку 4 м и были оборудованы калоризаторными двигателями мощностью 225 л. с., позволявшими развивать скорость 7 узлов.

Перегоны с Балтики этих небольших парусников со слабыми машинами, явившиеся почти кругосветными плаваниями, представляют собой одну из славных страниц истории камчатского «судомореходства». Участники этих рейсов сравнивали себя с моряками русского парусного флота, ходившими на Дальний Восток в XVIII и XIX вв.

19 октября 1947 г. в Петропавловск прибыл караван из трех судов: шхун «Коралл», «Кальмар» и сопровождавшего их парохода «Барнаул». Он отправился из Либавы (современная Лиепая) в мае, по пути посетил Киль, Плимут, о. Мадера, Миндао, прошел через Панамский

канал, заходил в мексиканский порт Салино-Круз, Лос-Анжелес, Лонг-Бич и Сиэтл. Из последнего порта караван вышел 12 сентября курсом на Петропавловск. На последнем отрезке пути его потрепал жестокий шторм, но переход закончился благополучно. Общая протяженность маршрута составила 17 000 миль [78, № 244].

В ноябре 1947 г. из Ленинграда на Камчатку вышел еще один отряд в составе шхун «Жемчуг», «Мидия», «Актиния» и «Ульва». В Либаве к ним присоединился флагманский пароход «Умба» (капитан Бараташвили). При заходе в Штеттин на шхуны погрузили цемент. Их плавание в Балтийском море сопровождалось большим риском: еще не все его участки были обезврежены от мин, выставленных во время войны. Особенно тяжело парусникам пришлось возле берегов о. Рюген — здесь шторм чуть не выбросил «Жемчуг» на скалы. В наиболее тяжелых ситуациях на помощь шхунам приходила «Умба», бравшая их на буксир [79, № 188].

Как следует из сохранившихся документов, строительство шхун проводилось совершенно неудовлетворительно. Все они после прибытия на Камчатку находились в плохом техническом состоянии и требовали капитального ремонта [80, л. 97]. По этой причине в 1948 г. эксплуатировались всего три судна: «Коралл», «Медуза» и «Кальмар». Показатели их работы приведены в табл. 2.3.

Таблица 2.3

Судно	Рейсы	Груз, т	Использование грузоподъемности, %	Аварии
«Медуза»	8	1 196	50	7
«Кальмар»	4	678	56	—
«Коралл»	2	275	46	—
Всего:	14	2 149	50,6	7

В сентябре 1948 г. управление флота ГКРП подводило итоги работы шхун. В большинстве рейсов они загружались разными техническими грузами, бочечной и ящичной клепкой, что не давало возможности полностью использовать их возможности (средний коэффициент грузоподъемности составлял всего 50,6 %). Попутно выяснилось, что при перевозке продовольствия их полностью загружать нельзя из-за значительной течи корпуса: имелся ряд сообщений о том, что продукты, доставленные шхунами, оказались подмочены.

Грузовые операции оказались затруднены: разгрузка была возможна только при штилевой погоде, так как происходила или вручную, или при помощи лебедок, служивших для подъема парусов и якоря. Их использо-

вание для снятия грузов вызывало частые поломки. Много времени (5—6 ч) при участии всей палубной команды занимала подготовка гика к работе. Погрузка или выгрузка на рейде велась только через один люк, а у борта становился всего лишь один кунгас.

С большими трудностями в августе 1948 г. протекал рейс шхуны «Коралл» на западное побережье Камчатки. Из-за усиливающейся течи команда беспрерывно изнутри конопатила корпус и ставила цементные ящики. Поступающая вода подмочила груз и частично растворила перевозимую соль. Несколько раз выходил из строя главный двигатель, в результате чего шхуна попадала в предаварийное состояние. При ветре более семи баллов она теряла управляемость, ее паруса перепрели, такелаж и рангоут износились и требовали замены.

Итогом работы шхун в первую навигацию стали расходы на их содержание, превысившие фрахт, полученный за перевозки [81, л. 3].

Плохо обстояло дело и с обеспечением парусников квалифицированными моряками. Условия труда на них оказались гораздо тяжелее, чем на крупных судах, а ставки заработной платы были заметно ниже. «По этой причине желающих работать на шхунах нет, и каждый пытается под каким-нибудь предлогом уйти со шхуны. Много раз ставился вопрос перед министерством, но он до сих пор не решен». Численность экипажей шхун составляла 15 чел. (капитан, два его помощника, радист, боцман, плотник, пять матросов, механик, два моториста и кок). Руководство флота ГКРП полагало, что зарплата для их палубных команд должна быть на 50 %, а для машинных команд — на 25 % выше, чем на пароходах.

Отрицательный опыт первой навигации был учтен, и в последующие годы шхуны работали более успешно. В дальнейшем еще раз было показано, что наиболее пригодными для каботажных рейсов по побережью (как из Петропавловска, так и между рыбокомбинатами) оказались малотоннажные суда, в число которых входили указанные шхуны. Они оказались достаточно эффективными: переброска малых партий грузов позволяла улучшить использование крупнотоннажных судов. Шхуны перевозили не только грузы, но и людей. Так, за девять месяцев 1950 г. шесть парусников сделали девять специальных рейсов, перебросив несколько сотен пассажиров.

Увеличение численности флота за счет шхун потребовало строительства двух слипов для подъема их на берег на зимовку (эти слипы использовались также для подъема сейнеров). Дополнительно к шхунам, ГКРП считал необходимым в течение 1949—1950 гг. пополнить

свой флот не менее чем пятью небольшими пароходами грузоподъемностью 1 500—1 800 т [80, л. 99].

Поступление шхун продолжалось и в 1950 г.: в феврале из Ленинграда в сопровождении ледокольного буксира вышли «Комета», «Осьминог», из других портов Балтийского моря — «Чайка» и «Перламутр». Суда соединились в Северном море. Возглавила отряд «Комета». С парусников сообщали: «Несмотря на трудности плавания в штормовое время года, экипажи чувствуют себя превосходно. Многие у нас совершают такой длительный переход вторично. Пользуясь попутными ветрами, идем под парусами, стремясь сэкономить как можно больше горючего. Шхуны проходят до 200 миль в сутки. Всего предстоит преодолеть 18 тыс. миль. Обещаем переход завершить досрочно, сдать шхуны рыбакам Камчатки пригодными для немедленного введения в эксплуатацию». В мае 1950 г. в Петропавловск прибыли «Янтарь», «Устрица» и «Минтай», отправившиеся в далекое плавание из Либавы 8 февраля [82, № 72, 119].

В 1951 г. ГКРП владел уже тринадцатью шхунами. Все они имели требовавшие замены мачты с продольными трещинами, большинство корпусов текли из-за деформации [83, л. 13; 84, л. 94].

В 1952 г. были разработаны мероприятия по использованию шхун на конкретных маршрутах, для чего их закрепили за отдельными рыбокомбинатами. Это позволило облегчить ремонт и ускорить обслуживание судов [85, л. 42].

Кроме производственных целей, парусники использовались в качестве учебных. Для этого выделялись баркентины «Штурман» и «Горизонт», отличавшиеся от своих собратьев наличием прямого парусного вооружения. На них проходили практику студенты Петропавловск-Камчатского морского рыбопромышленного техникума, позже преобразованного в среднее мореходное училище.

«Штурман» пришел 24 апреля 1948 г. Вот как описывала его плавание газета «Камчатская правда»: «Под управлением опытного капитана т. Темпова горсточка смелых советских моряков провела малое судно через четыре моря и два океана. Экипажу пришлось выдержать под различными широтами неравную борьбу со свирепыми штормами, шквалами, ураганами и тропическими ливнями. Восемь месяцев советские моряки были оторваны от родной земли. Но они не ощущали одиночества. Каждый день они слушали голос Москвы. Ничто не могло нарушить дружбы и трудовой спаянности экипажа. В течение всего перехода регулярно проводились беседы и политзанятия, работа-

ли кружки техминимума. Выпускалась стенная газета. Команда соревновалась за образцовое несение вахты, за сохранение судна и механизмов» [79, № 98, 122].

Баркентина имела каюты для практикантов, способные вместить 37 чел. Ее первый выход в учебный рейс намечался на лето 1948 г.

Несмотря на то, что к началу 1950-х гг. транспортный флот ГКРП насчитывал 33 судна с общей грузоподъемностью 40 600 т, полностью обеспечить потребности полуострова в грузовых и пассажирских перевозках он не мог. Значительная их доля приходилась на суда Министерства морского флота СССР (ММФ СССР). Его работа имела ряд крупных недостатков, преодолеть которые не удалось в течение многих лет.

Для улучшения обслуживания районов Камчатской области морским транспортом проект пятилетнего плана развития народного хозяйства в послевоенный период (1946—1950 гг.) намечал создать в Петропавловске Камчатское управление государственного морского пароходства. Одной из его задач должна была стать поддержка регулярной связи областного центра с районами путем организации местного каботажного плавания. Для этого ему следовало располагать не менее чем тремя грузопассажирскими судами в 1 000—2 000 т [86, л. 18].

Предприятие, получившее название «Камчатско-Чукотское государственное морское пароходство» было организовано в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 1 февраля 1949 г. В середине 1949 г. оно уже располагало шестью судами общей грузоподъемностью 17 040 т [87, л. 68].

2.5. ОРГАНИЗАЦИЯ КАМЧАТСКО-ЧУКОТСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

Первыми термин «морское пароходство» применительно к Камчатке употребили руководители АКОфлота. В конце 1937 г. исполняющий обязанности его начальника И. И. Петров указывал, что флот всегда «рассматривался как подсобный... служащий для целей выполнения путинь». Отсутствие единого руководства АКОфлотом порождало массу проблем, выразившихся в частом нарушении графиков движения пароходов, больших простоях, лишнем перевалках и порче грузов. Ожидая в 1938 г. увеличения численности судов, Петров предлагал реорганизовать управление АКОфлота в самостоятельное камчатское пароходство, подчиненное Главрыбе НКПП СССР.

Это должно было исключить эксплуатацию судов «партизанскими методами» и улучшить их работу [88, л. 7].

Об этом же в ноябре 1938 г. говорил новый начальник АКОфлота Егоров: «Флот АКО перерос рамки узкого значения подсобного для путины флота и в конечном счете превращен в настолько узкое место в общем хозяйстве Камчатки и в той же путине, что флоту неизбежно нужно уделить большое внимание, поставив его в условия дальнейшего роста в ногу с растущим хозяйством и культурными нуждами Камчатки. Мыслится это путем придания ему самостоятельности, выделив его в камчатское пароходство Наркомпищепрома с подчинением Главрыбе, и при этом широко развернуть жилищное строительство, строительство порта и механизацию...» [89, л. 26].

Названные инициативы развития в 1930-х гг. не получили. К идее создания на Камчатке автономного судоходного предприятия вернулись уже после Великой Отечественной войны. Оно должно было разгрузить флот ГКРП, усилия которого следовало сосредоточить на обслуживании нужд рыбной промышленности.

В марте 1947 г. свои соображения о необходимости учреждения камчатского пароходства высказывал А. З. Матусевич, агент ДВГМП в Петропавловске. Главную проблему он видел в том, что суда, уходившие из Владивостока на Камчатку на срок от трех до девяти месяцев, не имели здесь базы. Морское агентство, располагавшее небольшим помещением и незначительным штатом, не могло удовлетворить всех потребностей. Оно не имело ни складов, ни ремонтных мастерских. Прибывавшее снабжение хранилось на базах ГКРП. Оттуда же агентство получало недостающее, «отрывая от рыбной промышленности ценные и фондируемые материалы». Весь необходимый судам ДВГМП ремонт также выполнялся силами ГКРП.

По мнению Матусевича, выход был только один: «наступила пора серьезно поднять вопрос о создании Камчатского государственного морского пароходства. Оно должно регулярно обслуживать линии Петропавловск — Владивосток, Петропавловск — Усть-Камчатск — Корф, Петропавловск — Ича — Палана, Петропавловск — западное побережье. Создания пароходства требуют государственные интересы и этот вопрос должен быть решен положительно, и чем быстрее, тем лучше» [78, № 71].

В планах ДВГМП Камчатка всегда занимала последнее место. Зачастую сюда отправлялись случайные суда, экипажи которых не знали специфических условий работы в местных водах. Пароходство слабо координировало свою работу с потребностями ГКРП, следствием чего

являлись запаздывание с завозом путинных материалов и отправка судов с ними в период путины, а также поздняя постанровка пароходов под вывоз рыбной продукции. Агентство ДВГМП в Петропавловске не имело никаких прав: капитаны судов подчинялись лишь указаниям из Владивостока.

В 1947 г. для рыбопромышленных предприятий Камчатки планировалось завести с материка 110 000 т угля. Из-за несвоевременной подачи судов ДВГМП фактически доставило только 66 000 т. Отсутствие топлива стало причиной того, что в Петропавловске ежесуточно простаивало по 10—15 пароходов, в то время как на рыбопромышленных предприятиях находилось 67 967 т продукции и 156 000 ящ. консервов. Недостаток тоннажа ДВГМП вызвал более чем двухмесячную задержку в доставке кокса и карбида, предназначенного для ПСРВ, литейный цех которой из-за этого не работал полтора месяца.

Особенно напряженное положение складывалось с перевозками людей. По данным петропавловского агентства ДВГМП, в 1946 г. на полуостров их было доставлено специальными пассажирскими судами всего лишь 7 % от общего числа. Остальные ехали на обычных грузовых пароходах [78, № 71].

Пассажиры ехали на Камчатку через Владивосток в один конец в конце 1940-х гг. составлял, в среднем, 4 000—5 000 чел. в месяц. Только за 1947 г. суда ДВГМП перевезли 97 514 чел. без учета пассажиров, доставленных на побережье и обратно прямыми рейсами из Владивостока. Несмотря на большой объем, пассажирское сообщение с Камчаткой было налажено плохо. Люди, ехавшие сюда, по 20—45 дней ожидали суда во Владивостоке, проживая во временных палатках, на вокзале и даже на улицах.

В еще более плохих условиях находились рабочие рыбокомбинатов. Пассажирское сообщение здесь вообще отсутствовало, люди вывозились на грузовых судах, на которых они размещались в твиндеках на нарах. Такие условия перевозки не являлись исключением даже для женщин с грудными детьми и тяжело больных. Срок ожидания отъезда в отпуск или на лечение на комбинатах достигал трех месяцев. Аналогичная картина наблюдалась и в Петропавловске: осенью 1948 г. в городе скопилось 6 100 пассажиров, ждавших отправки во Владивосток на протяжении двух месяцев под открытым небом [90, л. 117, 128].

Камчатский обком ВКП(б) и облисполком неоднократно обращались в различные инстанции с просьбами об улучшении перевозок людей. Так, 2 января 1947 г. они направили министру морского флота

П. П. Ширшову просьбу о выделении двух судов (по 1 500—2 000 т) для организации регулярных грузопассажирских рейсов на западное и восточное побережье Камчатки, а также об установлении постоянной пассажирской связи между Петропавловском и Владивостоком.

Не получив ответа, обком 17 февраля 1947 г. обратился к заместителю председателя Совета Министров СССР А. И. Микояну с просьбой обязать ММФ СССР выделить для обслуживания линии Владивосток — Петропавловск два или три пассажирских судна, а также аналогичные суда для обслуживания западного и восточного побережий.

На последнее послание вместо Микояна откликнулся П. П. Ширшов, который пояснил, что с открытием навигации 1947 г. на линию Владивосток — Петропавловск ММФ выставит грузопассажирские суда «Смольный», «Двина» и «Балхаш». Кроме этого, для регулярного обслуживания камчатского побережья из Петропавловска оно намечает перегнать в этом году с Балтики два твиндечных судна — «Нарва» и «Павловск» — грузоподъемностью в 2 600 и 2 185 т.

Работа трех первых судов началась в мае 1947 г. До конца года они совершили 16 рейсов и перевезли 18 329 чел. Кроме этого, один внеплановый рейс выполнил пароход «Урал», доставивший еще 1 520 пассажиров. Общая численность перевезенных, как видно, была далеко не достаточна для покрытия потребности, обеспечивая последнюю всего лишь на четверть.

Два последних судна на Камчатку до конца 1947 г. так и не прибыли. В феврале 1948 г. линию Владивосток — Петропавловск обслуживал только один теплоход «Двина», не пригодный для зимних плаваний. Его твиндеки, в которых размещались пассажиры, не имели теплоизоляции, в результате чего их потолок отпотевали и на людей падали капли воды. Ее испарение вызывало сырость и грязь. Отсутствие вентиляции и водостока приводило к тому, что скапливающуюся в твиндеке воду можно было отливать только ведрами. В рейсе, начавшемся 14 декабря 1947 г., на теплоходе следовало 1 500 чел. вместо положенных по норме 720. Плохие бытовые условия вызвали массовую заболеваемость, приведшую к смерти в пути двух пассажиров.

В навигацию 1948 г. линию обслуживал единственный пассажирский пароход «Балхаш», который по свидетельству секретаря Камчатского обкома ВКП(б) М. Орлова «содержится грязно, питание для пассажиров организовано исключительно плохо, вся работа ресторана и столовых строится на продаже спирта. Грубо обращается команда с пассажирами. Даже в каютах первого класса отсутствуют элементар-

ные удобства: нет вешалок, у дверей в гардеробе отсутствуют ручки и запоры, зеркала сняты, в большинстве умывальников отсутствует вода. Выход парохода из Владивостока в рейс в октябре и декабре переносился с одного числа на другое по пять раз, и в первом случае — задержан на 20 дней, во втором — на месяц...» [90, л. 128].

Объем пассажирских перевозок на линии Владивосток — Петропавловск и по побережьям в 1946—1948 гг. показан в табл. 2.4 [90, л. 214].

Таблица 2.4

Направления	1946 г.		1947 г.		1948 г.	
	ММФ	ГКРП	ММФ	ГКРП	ММФ	ГКРП
На Камчатку	31 870	1 890	33 816	415	30 981	1 270
С Камчатки	28 945	420	31 083	1 283	32 982	541
Внутри области	32 195	6 898	32 615	14 765	29 182	8 476
Всего:	93 000	9 208	97 514	16 463	93 145	10 287

Сложившееся положение заставило секретаря Камчатского обкома ВКП(б) М. Скляренко 4 февраля 1948 г. обратиться к секретарю ЦК ВКП(б) А. Жданову с просьбой «заставить Минморфлот упорядочить работу дальневосточного морского флота и его руководящего органа — морпароходства, а в целях лучшего обслуживания народнохозяйственных нужд нашей области со стороны флота, — в 1948 г. создать на Камчатке морпароходство, в составе которого иметь грузовые, пассажирские и специальные суда, могущие обеспечивать грузовые и пассажирские перевозки в соответствии с пятилетним планом нашего развития» [90, л. 119].

В течение 1948 г. положение дел в обеспечении завоза на комбинаты области путинных материалов и рабочей силы, а также с вывозом рыбопродукции не улучшилось. Чтобы предотвратить лишние перевалки грузов в Петропавловске и повысить оперативность их доставки к месту назначения, камчатские областные власти на протяжении всего 1948 г. неоднократно ставили вопрос перед краевыми организациями и министерствами о завозе их на рыбокомбинаты непосредственно из Владивостока. Для этого следовало выделять суда грузоподъемностью 3 000—4 000 т, имевшие большие запасы воды и топлива, пригодные для плавания во льдах и работы на открытых рейдах. Эти просьбы длительное время оставались без ответа.

ММФ зачастую отправляло на Камчатку неисправные суда, неспособные успешно работать в весенний и осенне-зимний периоды, когда преимущественно стояла штормовая погода. Так, пароход ДВГМП «Каширстрой», находившийся с грузом продовольствия на западном

берегу с 15 октября по 20 ноября 1948 г., израсходовал 1 000 т угля и по причине плохого технического состояния был вынужден зайти в Петропавловск. Из-за тяжелого положения с продовольствием в комбинатах западного побережья его груз был срочно перегружен на пароход ГКРП «Кура» и направлен на место назначения. После этого «Каширстрой» простоял в порту два месяца в ожидании бункера до Владивостока. За время стоянки он сжег еще 600 т угля, то есть количество, достаточное для указанного перехода.

Пароход «Шексна» Сахалинского пароходства в конце августа 1948 г. Главным управлением флота и портов дальневосточных морей (Главдальфлотом) был направлен в Петропавловск для доставки отсюда продовольствия на западное побережье. За четыре месяца работы пароход перевез всего 962 т, причем трижды заходил в Петропавловск за пополнением запасов угля и воды. В декабре он попал в шторм, получил повреждение и оказался совершенно непригоден для зимней работы на открытом рейде. С прибытием судна в порт 27 декабря 1948 г., содержимое его трюмов перегрузили на пароход «Игарка».

Таким образом, в результате выделения неисправных судов, ряд рыбокомбинатов на длительное время оказался без продовольствия. Областные власти полагали, что руководство ММФ, не желая «доставлять грузы рыбной промышленности и продовольствия рыболовпотребкооперации из Владивостока непосредственно на рыбокомбинаты, прибегло к такой практике, как загрузка и отправке на Петропавловск судов с недостатками, не дающими им работать в зимних условиях на открытых рейдах» [90, л. 124—125].

В сентябре 1948 г. работу транспортного флота в дальневосточном бассейне рассматривал Совет Министров СССР. 29 сентября и 20 ноября 1948 г. он принял постановления о совершенствовании грузоперевозок. Однако положение дел после этого не улучшилось. В конце 1948 г. и в январе 1949 г. в Петропавловск в массовом количестве пошли все грузы, предназначенные рыбокомбинатам. В итоге в обоих петропавловских портах их скопилось 55 245 т, среди которых находилось 6 040 т продовольствия, 2 312 т промтоваров, 3 182 т фуража, 4 618 т ящичной и бочечной клепки, 2 195 т цемента. С учетом того, что все склады и открытые площадки ГКРП, Рыболовпотребсоюза и Камчатторга были уже заполнены, это резко осложнило обработку прибывающих судов. В их трюмах находилось более 30 000 т грузов при недостатке продовольствия на рыбокомбинатах.

Предпринятые в декабре 1948 г. и январе 1949 г. попытки доставить снятое в Петропавловске продовольствие на побережье судами ГКРП и ММФ не увенчались успехом из-за сложных метеоусловий и ледовой обстановки. В декабре 1948 г. на пароходы «Терек», «Кура», «Ительмен» и «Игарка» погрузили 4 418 т продовольствия. Они до февраля 1949 г. не могли пробиться во льдах к поселкам и разгрузиться [90, л. 119—121].

Для обеспечения путины 1949 г. и вывоза продукции 1948 г. требовалось перевезти в общей сложности 200 000 т. Всего же для покрытия нужд области в 1949 г. следовало завезти около 500 000 т различных грузов. С доставкой такого количества в течение трех-четырёх месяцев, оставшихся до начала путины, флот ГКРП самостоятельно справиться не мог, так как из восемнадцати имевшихся у него судов, исправными были только восемь, остальные требовали капитального ремонта.

С учетом того, что до апреля работу флота на западном берегу затрудняли льды, основной поток снабжения на комбинаты следовало ожидать в мае и в июне 1949 г. Доставка в такой ограниченный срок массы грузов угрожала скоплением там пароходов, могущим парализовать работу предприятий из-за недостатка кунгасов, катеров и рабочей силы для разгрузки. Для того чтобы избежать этого, требовалась особо четкая организация работы судов ММФ, чего по опыту предыдущих навигаций ожидать было трудно.

Еще одной проблемой, стоявшей на пути ритмичного завоза грузов и вывоза рыбопродукции, являлось отсутствие в Петропавловске угля и жидкого топлива для судов ДВГМП. На протяжении нескольких послевоенных лет для них так и не были созданы необходимые запасы. В результате суда, приходившие в Петропавловск, длительное время бездействовали. Так, в конце 1948 г. и начале 1949 г. простой пароходов «Степан Разин», «Войков», «Красногвардеец», «Каширстрой», «Шексна», «Урицкий», «Уралмаш» и «Бухара» достигал от 20 до 90 суток.

В результате график вывоза камчатской рыбопродукции, совместно разработанный министерствами рыбной промышленности и морского флота, ломался в корне, а тысячи тонн продукции 1948 г. и даже более ранних лет продолжали оставаться на комбинатах. Вывоз с предприятий ГКРП рыбных товаров, произведенных в 1946—1948 гг., по состоянию на март 1949 г. показан в табл. 2.5 [90, л. 213].

Таблица 2.5

Год	Рыбопродукция, тыс. т			Консервы, тыс. ящиков		
	к вывозу	вывезено	остаток	к вывозу	вывезено	остаток
1946	96,8	96,5	0,3	683,8	661,7	22,1
1947	82,7	62,4	24,8	692,6	498,5	194,1
1948	117,3	73,4	43,9	697,3	296,4	400,9
Всего:	296,8	232,3	69,0	2 073,7	1 456,6	617,1

Таким образом, к концу 1940-х гг. предпосылками к созданию собственного камчатского морского пароходства стали потребности:

— в налаживании регулярной связи областного центра с пунктами побережий и организации пассажирского сообщения водным путем при почти полном отсутствии других видов транспорта;

— в разгрузке морского транспортного флота ГКРП и специализации его на перевозке путинных грузов и рыбопродукции;

— в сосредоточении управления работой судами ММФ непосредственно в регионе, более тесной увязки работы флота с местными условиями, повышении оперативности управления им.

Принципиальное решение о создании Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства (КЧГМП) с базой в порту Петропавловск-Камчатский было оформлено постановлением Совета Министров СССР № 421-154с «О мерах по развитию транспорта в Хабаровском крае» от 1 февраля 1949 г. и приказом ММФ СССР № 78с от 12 февраля 1949 г. [87, л. 119; 91, л. 59].

19 февраля 1949 г. секретарь Камчатского обкома ВКП(б) М. Орлов докладывал в краевой центр Хабаровск соображения областных властей по организации КЧГМП. По их мнению, на вновь создаваемое пароходство следовало возложить доставку из Владивостока грузов Рыболовпотребсоюза, а с Сахалина в Петропавловск и на комбинаты — леса и угля. Завоз на рыбокомбинаты, как из Владивостока, так и из Петропавловска, нужно было сохранить за ДВГМП и ГКРП.

В составе КЧГМП следовало иметь 10—12 пароходов грузоподъемностью 2 000—3 000 т, в том числе два лесовоза, а также два грузо-пассажирских судна для перевозки небольших партий груза, почты и людей. Укомплектовать пароходство судами и плавсоставом нужно было только за счет ММФ, не привлекая для этого ресурсов ГКРП. Для междурейсового обслуживания судов пароходства в Петропавловске в 1949 г. следовало построить судовремонтные мастерские. В перспективе требовалась база для их докования и капитального ремонта. Петропавловский морской торговый порт, самостоятельно действовав-

ший с 1945 г., передавался в распоряжение пароходства. В течение ближайших двух лет его следовало достроить в соответствии с ранее разработанным генеральным планом. В 1949 г. для КЧГМП намечалось сооружение здания управления, радиостанции и двух жилых восьмиквартирных домов [90, л. 130].

22 марта 1949 г. Главдальфлот, размещавшийся во Владивостоке, издал приказ № 4с «О мерах по организации КЧГМП и выделению порта Советская Гавань из состава Владивостокского порта». В нем предусматривалось, что КЧГМП начнет действовать с 1 мая 1949 г. Кроме главной базы в Петропавловске, пароходству следовало иметь два морских агентства на восточном и западном побережьях Камчатки — в Усть-Камчатске и Микояновске.

Для комплектования КЧГМП начальникам ДВГМП и Сахалинского морского пароходства (СГМП) генерал-директорам морского флота 3-го ранга Серых и Татаренко предписывалось к 1 мая 1949 г. передать на Камчатку семь судов общей грузоподъемностью 16 828 т. В их число из состава ДВГМП входили пароходы «Бухара» (2 590 т), «Красноармеец» (3 020 т), «Красное знамя» (3 400 т), «Любовь Шевцова» (1 100 т), а из СГМП — «Шексна» (2 840 т), «Охта» (1 930 т) и «Лиза Чайкина» (1 940 т). Их следовало отремонтировать, укомплектовать экипажами и перегнать в Петропавловск.

Для обеспечения работы портового хозяйства КЧГМП выделялись три буксира общей мощностью 650 л. с., две баржи грузоподъемностью по 500 т и пять по 40 т каждая. Буксиры и баржи следовали в Петропавловск вместе с передаваемыми судами ДВГМП.

Помещение под управление КЧГМП в Петропавловске подбирали начальник местного агентства ДВГМП А. З. Магусевич. Ему же следовало заключить договор с ПСРВ на производство межрейсового ремонта судов пароходства на сумму 800 000 руб. [91, л. 60].

Приказ № 4с в полном объеме и своевременно выполнен не был. Уже 27 мая 1949 г. областные органы управления в проекте постановления «О мероприятиях по дальнейшему развитию народного хозяйства Камчатской области» вновь ходатайствовали о выделении КЧГМП в 1949 г. семи пароходов общим тоннажем 16 000—17 000 т и в 1950 г. дополнительно к ним еще восьми в 18 000—20 000 т. Этим же постановлением к 1955 г. общий тоннаж пароходства предлагалось увеличить до 75 000 т. В его составе предполагалось иметь суда грузоподъемностью 2 000—2 500 т каждое, а также четыре специально оборудованных грузопассажирских судна, два танкера грузоподъемностью 1 000—1 500 т и два лесовоза [90, л. 375].

Кроме этого, 26 июля 1949 г. Хабаровский крайком ВКП(б) сообщил секретарю Камчатского обкома Н. Грачеву о том, что ММФ «для регулярных товаропассажирских и почтовых рейсов по восточному и западному побережьям Камчатки выделяется пароход “Хабаровск” и переоборудуется грузовой пароход “Лиза Чайкина”» [91, л. 77]. Последнее судно, как известно, должно было прибыть еще к 1 мая 1949 г.

Для организации пароходства на Камчатке ММФ СССР образовало оперативную группу во главе с заместителем начальника Главдальфлота капитаном морского флота 1-го ранга Рудных. По его распоряжению в июне 1949 г. Петропавловский морской торговый порт должен был выделить пароходству два грузовика «Студебеккер», половину склада, которую предполагалось переоборудовать под снабженческую базу и мастерскую, а также предоставить для размещения вновь прибывающих сотрудников две комнаты в здании морвокзала.

Пароходству передавался ряд сооружений на территории порта в районе м. Сигнального и помещение парикмахерской Торгмортранса. Для обустройства его служб в 1949 г. выделялось 950 тыс. руб. на проведение проектных работ, переоборудование склада, приобретение автотранспорта, постройку котельной и жилого барака на два десятка комнат [92, л. 20; 93, л. 5].

Основные мероприятия по организации КЧГМП проводились в течение мая — июля 1949 г. За активное участие в них ряд работников морского порта, инспекции Регистра СССР и морского агентства ДВГМП получили поощрения. Так, приказом министра морского флота 1 июля 1949 г. старшему инспектору Регистра Петропавловского морского торгового порта П. И. Иванову была объявлена благодарность и вручена денежная премия [92, л. 30].

9 июня 1949 г. в должность начальника пароходства вступил капитан морского флота 1-го ранга Ф. А. Матюшев, назначенный приказом ММФ СССР № 295/л от 14 мая 1949 г. [92, л. 14].

КЧГМП фактически начало действовать 10 июня 1949 г. Оно непосредственно подчинялось Главдальфлоту. Его задачами стали завоз грузов и пассажиров на Камчатку и Чукотку, вывоз с них рыбопродукции и обеспечение грузо- и пассажироперевозок по побережьям. В июле 1949 г. в состав пароходства входили управление, бухгалтерия, службы: эксплуатации, механико-судовая, морская инспекция; отделы: труда и заработной платы, плановый, коммерческий, связи, кадров, секретный, снабжения и административно-хозяйственный [92, л. 27].

В течение всего 1949 г. активно шло пополнение судового состава. 19 мая от ДВГМП был принят пароход «Бухара», 21 мая от СГМП — «Якутск». Для передачи от ДВГМП парохода «Красное знамя» приказом по Главдальфлоту № 8 от 30 мая 1949 г. была создана комиссия во главе с главным диспетчером оперативной группы Матусевичем. Ее членами стали капитан Гонсиоровский, инспекторы Регистра СССР Иванов и Лангбурд, начальник службы связи Мулюкин и бухгалтер Верба. Судно вошло в состав КЧГМП 1 июня. В этот же день от СГМП приняли пароход «Лиза Чайкина». 10 июня в рейдовый флот пароходства вошел моторный катер «Луч», перешедший от моргентства ДВГМП [87, л. 4—13]. 4 июля комиссия приступила к приемке черно-морского парохода «Александр Пушкин» [92, л. 29].

В августе рейдовый флот пароходства пополнился шестью буксирными катерами мощностью по 150 л. с., баржой «Гижига» грузоподъемностью 500 т и семью 40-тонными баржами. Стоимость их содержания до конца 1949 г. составила 810 тыс. руб. [93, л. 75, 78].

1 сентября морской порт предал пароходству аварийно-спасательный буксир американской постройки «Иван Сусанин» с двумя машинами мощностью по 400 л. с. Пароход «Лиза Чайкина», отремонтировавшийся на ПСРВ, вступил в эксплуатацию 1 октября, а 9 октября пришел пароход ДВГМП «Хабаровск». Капитаном судна был назначен Оцебрик, старшим механиком — Кухарчук [92, л. 50, 94].

Работа судов КЧГМП началась в июне 1949 г. 31 мая начальник Главдальфлота И. Коробцов утвердил график их движения. В соответствии с ним, из Петропавловска на западную и восточную Камчатку должны были отправиться пароходы «Александр Пушкин», «Шексна», «Лиза Чайкина», «Бухара» и «Якутск» с 17 600 т продовольствия, промтоваров и соли. В целом на 1949 г. судам КЧГМП устанавливался следующий план грузоперевозок: «Якутск» — 28 000 т, «Бухара» — 23 000 т, «Александр Пушкин» — 14 000 т, «Шексна» и «Красное знамя» — по 12 000 т, «Лиза Чайкина» — 8 000 т, «Любовь Шевцова» — 3 000 т. При суммарной грузоподъемности 18 140 т этот флот до конца года должен был переработать 100 000 т. В четвертом квартале к нему добавился пароход «Хабаровск» грузоподъемностью 2 000 т, задание которому определялось в размере 5 000 т [93, л. 11, 28, 71].

Постановление Совета Министров СССР от 24 сентября 1949 г. устанавливало судам КЧГМП следующие навигационные периоды:

- на западной Камчатке — с 10 мая по 1 октября;
- на восточной Камчатке — с 1 июня по 1 ноября;

- в чукотско-анадырском районе — с 15 июля по 10 октября;
- в районе б. Провидения — с 15 июля по 1 ноября.

В остальное время нахождение судов в названных районах признавалось опасным из-за возможности серьезных повреждений их корпусов, рулей и винтов тяжелыми льдами и разрешалось только по прямому распоряжению правительства. Ледоколом КЧГМП не располагало, поэтому ледовой проводки для его пароходов не существовало, в том числе и в Петропавловске [94, л. 419].

В навигацию 1949 г. действовала регулярная линия по перевозке угля из б. Угольной в б. Провидения. На ней работали «Якутск» и «Бухара». Остальные суда ходили по камчатским побережьям.

Наиболее сложным для нового предприятия стал пятимесячный период с мая по сентябрь 1949 г. Именно в это время оно решало основные организационные и технические проблемы. Главные препятствия, с которыми КЧГМП столкнулось в этот период, характеризуются в докладе его начальника министру морского флота.

Особенно остро стояла проблема нехватки квалифицированного персонала. Число работающих в пароходстве на 1 октября 1949 г. составляло 376 чел. Из них в плавсоставе насчитывалось 294, в рейдовом флоте — 19, в управлении — 39, в прочих службах — 30 чел. Общий некомплект достигал 92 чел. Пополнить ряды работников жителями Петропавловска в ближайшее время не представлялось возможным: этому препятствовало отсутствие у пароходства собственного жилья. Почти все местные кадры работали по договорам и проживали на жилплощади своих предприятий, которую при переходе в другие организации необходимо было освободить. Поэтому на первых порах КЧГМП комплектовалось за счет резерва ДВГМП и вербовки новых работников во Владивостоке. Последние зачастую ранее на флоте не работали. Из-за материальной незаинтересованности опытные моряки ДВГМП не желали переходить в КЧГМП. Уходили и кадры, пришедшие на Камчатку с переданными судами. Так, из экипажей трех пароходов, принятых от СГМП, к концу 1949 г. остались всего 8 чел. [95, л. 80].

Нередко суда, передававшиеся от других организаций, принимались без команд. В короткий срок для них требовалось подобрать новые экипажи. Но их комплектование проходило медленно не только из-за отсутствия жилья, но и в связи с тем, что зарплата в КЧГМП соответствовала владивостокской и на 50 % уступала заработкам моряков СГМП, работавших зачастую в более легких условиях, чем камчатцы.

К 15 ноября 1949 г. пароходству недоставало двух капитанов, пять человек комсостава, сорок матросов и кочегаров. Занимаемым должностям не соответствовали еще 15 чел. из числа комсостава. Недостающих капитанов пригласили из Черноморского бассейна. 5 ноября 1949 г. под руководством Ф. А. Матюшева начала действовать комиссия по аттестации начальствующего состава [92, л. 87].

Медленно шел и подбор берегового персонала. К 15 октября 1949 г. не имелось ни одного строителя, не были укомплектованы службы эксплуатации и механико-судовая, а также отдел снабжения.

Для решения жилищной проблемы в соответствии с приказами ММФ СССР и Главдальфлота в адрес КЧГМП в августе 1949 г. в разобранном виде были отправлены пять четырехквартирных домов, но повторным приказом их переадресовали корсаковскому порту. Правительство выделило пароходству на 1949 г. 500 тыс. руб. для покупки домов у частных лиц, 350 тыс. руб. на приобретение автотранспорта и оборудования. К 15 октября оно купило 11 домиков общей площадью 246 кв. м за 328 тыс. руб., но в начале октября Главдальфлот уменьшил сумму внелимитных капиталовложений на 350 тыс. руб., что лишило КЧГМП возможности полностью выполнить намеченное.

Упомянутыми выше приказами начальник Петропавловского морского торгового порта обязывался выделить пароходству 150 кв. м жилья в доме по ул. Ленинской, 72. Он же должен был предоставить восьмиквартирный дом на ул. Советской, 2а для размещения в нем управления КЧГМП. В нем требовалось освободить несколько квартир за счет переселения жильцов в другие дома порта. Эти приказы также не были своевременно выполнены, поэтому управление КЧГМП размещалось в трех небольших комнатках. Только в конце сентября оно переехало в здание, арендованное у связистов [92, л. 20].

Еще одной проблемой являлось отсутствие собственной ремонтной базы. Из-за этого техническое обслуживание судов производилось от случая к случаю и далеко не в требуемых объемах. В результате пароходы «Красное знамя», «Шексна» и «Лиза Чайкина» находились в плохом состоянии. На «Якутске» в сентябре 1949 г. произошла авария, судно потеряло руль и встало на ремонт в б. Провидения.

Для технического обслуживания судов пароходству требовался собственный судоремонтный завод. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 4965-1896с от 31 октября 1949 г. его строительство должно было начаться в 1950 г. Проектная группа ММФ определила, что наиболее удобным местом для размещения

предприятия является район оз. Богородского. Облесполком своим решением № 161/9с от 28 апреля 1950 г. передал КЧГМП этот район, ранее находившийся в ведении ГКРП. Этим же документом облесполком обязал пароходство подготовить для ГКРП равноценную территорию для размещения лесной гавани, а также построить жилые и производственные помещения для треста Камчатрыбстрой взамен тех, которые располагались на передаваемой площадке [84, л. 44].

Судам КЧГМП не хватало бункерного угля, запас которого в размере 10 000 т должен был храниться в морском торговом порту. Однако создать его длительное время не удавалось. Это приводило к большим простоям судов.

На первых порах пароходство не имело и своей радиостанции, используя для связи с судами станцию ГКРП. Последняя из-за чрезмерной загруженности зачастую не обеспечивала нормального сообщения с флотом. В конце 1949 г. началось оборудование собственной радиции. Вначале здесь поставили двухсотваттный передатчик, работавший на длинных и коротких волнах. Позже к нему добавились еще один.

К 1 ноября 1949 г., трудясь в условиях организационного периода, пароходство выполнило план грузоперевозок на 93,6 %. За отличную работу были премированы заместитель начальника Н. Т. Святец, начальник службы связи С. К. Мулюкин, главный бухгалтер С. А. Чагинский, диспетчер М. А. Кушпиль, начальник механико-судовой службы С. В. Радченко. За досрочное окончание ремонта пароходов «Бухара» и «Александр Пушкин» отмечался начальник мастерских А. И. Зеленский. Поощрения получил и плавсостав.

Уже к 10 ноября 1949 г. пароходство перевыполнило план перевозок (100 000 т) на 102,1 %. Несмотря на то, что по утвержденному ММФ пятимесячному плану предусматривался убыток в 785 тыс. руб., фактически оно получило прибыль в размере 20 тыс. руб. [95, л. 7].

С учетом успешной работы в предыдущем году, на 1950 г. пароходству устанавливался план перевозок в объеме 270,0 тыс. т грузов и 5,0 тыс. пассажиров. Только для нужд ГКРП его суда должны были перебросить 174,4 тыс. т [92, л. 15]. Как видно, задание увеличивалось почти втрое против прошлого года, хотя к началу года численность флота КЧГМП существенно не изменилась: в начале года в его состав из ДВГМП вошли грузовые пароходы «Корсаков» и «Невельск» (по 1 100 т), из СГМП — пароход «Комсомолец» (2 460 т) [96, л. 137].

В 1950 г. для «поднятия на должную высоту политико-воспитательной и массовой работы» при пароходстве был образован политотдел.

Возглавил его М. А. Кошелев, назначенный приказом по политуправлению ММФ СССР от 20 февраля 1950 г. [96, л. 134].

В 1950 г. пароходами «Комсомолец» и «Красное знамя» командовали капитаны Рожков и Анхимов, теплоходом «Любовь Шевцова» — капитан С. Г. Луценко. Пароход «Александр Пушкин», возглавляемый П. И. Брянцевым, стал победителем Всесоюзного социалистического соревнования: за работу в первом квартале решением ВЦСПС и ММФ СССР он был награжден красным вымпелом и второй денежной премией в размере 15 тыс. руб. [96, л. 62]. Наиболее отличились старший механик Мирошниченко, боцман Толоков, машинист Тельнов, кочегары Кожевников и Полишук, плотник Карпов [82, № 128].

Передовым судном КЧГМП считался теплоход «Любовь Шевцова». Двадцать три его моряка носили звание стахановца. Лучшими среди них считались матрос Канифоля, кок Никонова, моторист Ермолаев. Боцман Колдаев стал пятикратным победителем в соревновании на звание «Лучший по профессии». Его фамилию занесли на Доску почета КЧГМП. Звание «отличных» завоевали вахты старшего помощника капитана Плеханова и третьего механика Воробьева [82, № 238].

Осенью 1950 г. экипаж теплохода выступил инициатором внедрения «новых методов эксплуатации судовых механизмов». Мотористы и механики во главе с «дедом» — старшим механиком Кондратьевым — изготовили приспособление для регенерации отработавшего масла, позволившее повторно использовать до 70 % его количества. На судне практиковалась «передача механизмов на социалистическую сохранность» отдельным членам экипажа на срок в шесть месяцев, проводимая по особому акту. По окончании срока производился «общественный смотр» их технического состояния. В результате удалось продлить эксплуатационный период теплохода без его заводского ремонта.

Полезная инициатива не прошла мимо властей. В октябре 1950 г. областной комитет ВКП(б) объявил почин «патриотическим» и обязал основных камчатских судовладельцев — ГКРП и КЧГМП — «поддержать внедрение новых методов, удлиняющих сроки работы главных механизмов без заводского ремонта до 7 000 часов вместо 4 000 часов». Среди экипажей других судов с подачи обкома стали внедряться лозунги: «Широко распространить почин передовых моряков!», «По примеру теплохода “Любовь Шевцова” бороться за экономию государственных средств и материалов!» и другие подобного содержания [82, № 248, 288].

В навигацию 1950 г. пароходство содержало следующие линии:

— грузовые: Петропавловск — западная Камчатка и Петропавловск — восточная Камчатка, на которых работали теплоходы «Невельск», «Любовь Шевцова», «Комсомолец» и «Лиза Чайкина»;

— грузопассажирские: Петропавловск — Усть-Камчатск и Петропавловск — Озерная — Большерецк — Кировск (пароход «Хабаровск»);

— скоростную грузовую: б. Угольная — б. Провидения (пароходы «Якутск» и «Бухара»);

— по заводу угля: б. Угольная — Чукотка (пароход «Пушкин»).

Работа судов на этих линиях оказалась крайне непроизводительной из-за больших простоев, вызванных отсутствием на побережье грузчиков и плавсредств [97, л. 49—50]. В течение года суда пароходства потерпели 13 аварий (три посадки на мель, две потери якоря и цепи, обезугливание, навал на причал, поломки механизмов и др.) [97, л. 57]. Наиболее сильно пострадал теплоход «Корсаков» — 14 мая судно село на камни на двухметровой глубине на восточном берегу Камчатки в районе м. Три сестры. Обе его главные машины вышли из строя. Допустившего аварию капитана отстранили от должности [96, л. 43].

Результаты работы КЧГМП в 1950 г. оказались плачевны: с планом справились всего три судна — «Якутск», «Бухара» и «Хабаровск». Год закончился с убытком в размере 5 075 тыс. руб., перерасход топлива достиг 15 % [98, л. 128]. Выполнение плана составило: по грузоперевозкам 148,1 тыс. т (54,8 %), по пассажирам — 6,6 тыс. (132 %).

В течение 1949—1950 гг. пароходство получило десять буксирных катеров с машинами мощностью 150 л. с. и четырнадцать 40-тонных речных барж. Опыт двух навигаций показал, что в реках с быстрым течением их работа была затруднена. Во избежание простоев и непроизводительной работы этого маломерного флота руководство КЧГМП предлагало оставить ему из имеющихся в наличии четыре катера и три баржи, а остальные — передать другим организациям [97, л. 15].

Постепенно расширялось и береговое хозяйство пароходства. К 1 октября 1950 г. его автопарк насчитывал пять грузовых машин: три ГАЗ-51 и по одной марок ГАЗ-ММ и ЗИС-5. Жилищно-коммунальное хозяйство обслуживало уже 13 домов общей площадью 560 кв. м.

К началу навигации 1951 г. КЧГМП имело в эксплуатации всего четыре судна, остальные в силу изношенности находились в ремонте. С начала года обязанности начальника пароходства исполняли вначале его заместитель К. Козырев, затем — главный инженер С. Козловский. В октябре в должность начальника КЧГМП вступил капитан морского флота 1-го ранга П. Черняев [98, л. 4, 37].

Для улучшения работы новое руководство предложило:

— передать другим организациям суда «Красное знамя» и «Лиза Чайкина», которым Регистр СССР в связи с плохим техническим состоянием запретил плавание по камчатско-чукотскому побережью;

— пополнить КЧГМП большим пароходом «Магнитогорск» (7 000 т), который должен был войти в его состав еще в 1950 г.;

— для обеспечения перевозок людей между Петропавловском и побережьями Камчатки выделить КЧГМП одно пассажирское судно на 300—350 чел. Работавший здесь в навигацию 1950 г. «Хабаровск» часто задерживался под грузооперациями, чем систематически срывал пассажирское расписание. Поток пассажиров между Петропавловском и побережьем составлял в этот период более 25 тыс. чел. в год;

— довести общий тоннаж флота КЧГМП до 30 тыс. т, для чего усилить его четырьмя сухогрузными теплоходами типа «Корсаков».

Последние суда грузоподъемностью по 1 000 т оказались очень удобны для использования в камчатских водах, чем еще раз подтвердили вывод, к которому АКО пришло еще в середине 1930-х гг. Эти небольшие теплоходы с малой осадкой и запасами топлива на два месяца, являлись наиболее приспособленными для работы на Камчатке и Чукотке. В то время как пароходы из-за медленной выгрузки, прерываемой штормами, часто неразгруженными возвращались в Петропавловск для пополнения запасов топлива и воды, теплоход «Корсаков» успевал выгрузиться и загрузиться, сокращая балластные пробеги.

Так, за девять месяцев 1950 г. производительность теплохода «Любовь Шевцова» составила 28,9 тонно-миль на одну тонну грузоподъемности в сутки, а теплохода «Невельск» — 31,5, в то время как лучшие паровые суда «Александр Пушкин» и «Бухара» достигли всего 19. Только пароход «Якутск» обеспечил 27,6 тонно-миль при значительно увеличенном против теплоходов среднем пробеге [97, л. 12—14].

В 1951 г., благодаря напряжению всех сил, пароходству удалось несколько выправить состояние дел: план первого квартала был выполнен на 103,4 %. В целом с годовым заданием (190 тыс. т и 6 тыс. пассажиров) оно справилось со следующими показателями: грузооборот — 162,3 тыс. т (85,4 %), пассажироперевозки — 7,8 тыс. чел. (130 %). К концу года КЧГМП располагало уже 18 судами суммарной грузоподъемностью 32 630 т и двумя несамостоятельными 500-тонными баржами «Зея» и «Гижига» [94, л. 465]

Количество перевезенных КЧГМП грузов и пассажиров в течение первых трех лет его работы приведено в табл. 2.6 [99, л. 2, 29, 61].

Таблица 2.6

Год	Грузы, т	Пассажиры
1949	102 142	1 970
1950	148 453	6 661
1951	162 258	7 812
Всего:	412 853	16 443

План следующего 1952 г. вновь оказался выполненным всего на 80,9 %. По сравнению с 1951 г. количество перевезенного судами КЧГМП груза снизилось на 16,7 % [94, л. 496].

В 1952—1953 гг. флот пароходства пополнился небольшими теплоходами, построенными в Хабаровске, — «Альдома», «Аджима», «Вилига», «Виллой» и «Витим». Каждое суденышко, числившееся как «дизельная шхуна», принимало на борт 250 т груза [94, л. 417]. Одно из них — «Виллой» — 16 января 1954 г. затонуло во время сильного шторма со всем экипажем и пассажирами. Никаких следов катастрофы найти так и не удалось. Трагедия произошла в районе Усть-Камчатска.

К началу 1953 г. КЧГМП владело 27 судами с грузоподъемностью 39 270 т, бравшим 598 пассажиров. Оно содержало следующие линии:

- между Петропавловском и западным побережьем Камчатки;
- между Петропавловском и восточным побережьем Камчатки;
- между Владивостоком, Находкой и обоими берегами Камчатки.

Летом его суда перевозили уголь из б. Угольной в б. Провидения и доставляли топливо и продукты на Чукотку и в Пенжинский залив.

К 1 января 1954 г. флот пароходства насчитывал 31 судно, а их суммарная грузоподъемность составила уже 49 970 т [91, л. 419].

Характер изменения тоннажа самоходного флота КЧГМП в течение первых лет его деятельности (1949—1952 гг.) приведен в табл. 2.7.

Таблица 2.7

Год	Всего судов		Грузовых		Грузопассажирских	
	кол-во	грузоподъемность, т	кол-во	грузоподъемность, т	кол-во	грузоподъемность, т
1949, декабрь	6	17 040	6	17 040	—	—
1950, январь	8	20 720	7	18 090	1	2 630
1951, январь	11	25 280	10	22 650	1	2 630
1952, январь	18	32 630	17	30 000	1	2 630

За 1951 г. численность флота КЧГМП увеличилась на семь единиц, составив к 1 января 1952 г. 18 судов. В марте 1953 г. пароходство владело тремя грузопассажирскими судами: «Хабаровск» и «Красноярск» принимали по 280 чел., а теплоход «Корсаков» —

60 чел. Кроме транспортного флота, с 1951 г. оно имело буксирный пароход «Василий Буслаев» мощностью 800 л. с.

Помимо роста численности флота шло совершенствование структуры управления. В 1950 г. был организован финансовый отдел, в 1951 г. к ним добавился отдел капитального строительства, а в 1954 г. — служба связи, военно-мобилизационный отдел, группа контроля доходов и сборов. В этот период в КЧГМП входили: строительно-ремонтный участок, микояновское, усть-камчатское и чукотско-анадырское морские агентства, учебно-курсовой комбинат, судоремонтные мастерские, автобаза. В 1950 г. организовалось домоуправление, с 1951 г. начала выходить газета «Камчатский моряк».

С января 1955 г. КЧГМП подчинялось организованному Дальневосточному объединенному пароходству с главной базой во Владивостоке. В 1957 г., в связи с ростом объемов перевозок на камчатском побережье, для более оперативного руководства КЧГМП вновь получило полную самостоятельность и стало непосредственно подчиняться ММФ СССР. В этом году оно получило название «Камчатское морское пароходство» (КМП). В 1964 г. КМП вновь замкнулось на Владивосток и стало именоваться «Камчатское управление морского флота Дальневосточного пароходства».

Так прошли становление и первые годы работы Камчатского морского пароходства, сумевшего на длительный период обеспечить потребности нашего полуострова в перевозках людей и грузов.

В результате многолетних совместных усилий областного руководства, местных рыбопромышленных организаций, руководящих органов рыбной промышленности и морского флота страны на Камчатке к началу 1950-х гг. было налажено устойчивое регулярное грузопассажирское сообщение между областным центром и основными населенными пунктами протяженного побережья.

Оно обеспечивало стабильное экономическое и социальное развитие полуострова вплоть до конца 1980-х гг. Протекавшие в начале 1990-х гг. негативные процессы в экономике страны и области привели к свертыванию, если не к полной ликвидации ранее оживленных морских путей вдоль камчатских берегов. Хочется верить, что начавшееся в последнее время оживление в рыбной промышленности, главным источнике существования области, приведет к тому, что опыт, накопленный нашими предшественниками при создании «камчатского судомореходства», вскоре вновь окажется востребованным.

ИСТОЧНИКИ

1. **Сильницкий А. П.** Поездка в Камчатку и на р. Анадырь, 1897. — Б. м.
2. **Слюнин Н.** Водные богатства Приморской области // Вестник рыбодводства. — СПб., 1895.
3. **Краткий обзор** Камчатской области за 1919 г. (рукопись) — Б. м., Б. г.
4. **Камчатский вестник.** Комплект за 1919 г.
5. **Доклад** и. д. советника Приморского областного правления Ф. Ф. Сомова военному губернатору Приморской области по ревизии Гижигинского уезда в 1907 году. — Б. м., Б. г.
6. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 1, д. 601.
7. **Всеподданнейший отчет** губернатора Камчатской области действительного статского советника Монохова за 1912 и 1913 гг. — Б. м., Б. г.
8. **Камчатские известия.** Комплект за 1918 г.
9. **Сильницкий А.** Поездка в северные округа Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. — Т. 6. — Вып. 1. — Хабаровск, 1902.
10. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1530, оп. 1, д. 35.
11. Там же, ф. 702, оп. 1, д. 423.
12. **Северная Пацифика.** Региональный рыбацкий информационный дайджест. — 1997. — № 2 (4).
13. **Шмидт П. Ю.** Работы зоологического отдела на Камчатке в 1908—1909 гг. // Камчатская экспедиция Ф. П. Рябушинского... — М., 1916.
14. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1005, оп. 5, д. 34.
15. **Унтербергер П. Ф.** Приамурский край 1906—1910 гг. Очерк // Записки Императорского РГО — Т. 13. — СПб., 1912. — 480 с.
16. **Горовский Б.** Забытые русские земли. Чукотский полуостров и Камчатка. Путевые очерки. — СПб., 1914.
17. **Материалы** к познанию русского рыболовства. 1915. — Т. 4. — Вып. 7. — Петроград, 1915.
18. **ГАКО**, ф. 210, оп. 1, д. 2.
19. Там же, д. 12.
20. Там же, д. 3.
21. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 5, д. 233.
22. **ГАКО**, ф. 10, оп. 1, д. 2.
23. **Камчатский листок.** Комплект за 1916 г.
24. Там же, комплект за 1917 г.
25. **ГАКО**, ф. 523, оп. 1, д. 4.
26. Там же, ф. 8, оп. 1, д. 1.
- 26а. **Известия** Совета рабочих и солдатских депутатов г. Петропавловска. Комплект за 1918 г.
27. **Камчатский вестник.** Комплект за 1918 г.
28. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 3.
29. Там же, ф. 79, оп. 1, д. 1, л. 39.

30. Там же, ф. 79, оп. 1, д. 3.
31. Там же, ф. 44, оп. 1, д. 4.
32. **Камчатский листок**. Комплект за 1922 г.
33. **ГАКО**, ф. 44, оп. 1, д. 1 а.
34. Там же, ф. 300, оп. 1, д. 2.
35. Там же, д. 11.
36. **Известия** Камчатского областного комитета. Комплект за 1920 г.
37. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1921 г.
38. **ГАКО**, ф. 28, оп. 1, д. 2.
39. **Полярная звезда**. Комплект за 1923 г.
40. Там же, комплект за 1926 г.
41. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 168.
42. **Бянкин В. П.** В дальневосточных морях. Очерки. — Владивосток, 1981. — 240 с.
43. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 37.
44. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964. — 287 с.
45. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 25.
46. Там же, ф. 45, оп. 1, д. 168.
47. **ГАКО**, ф. 29, оп. 1, д. 16.
48. Там же, ф. 243, оп. 1, д. 1.
49. Там же, ф. 31, оп. 1, д. 4.
50. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 3.
51. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 6.
52. Там же, ф. 31, оп. 1, д. 3.
53. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 21.
54. Там же, д. 18.
55. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 7.
56. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 17.
57. Там же, ф. 8, оп. 1, д. 4.
58. Там же, ф. 81, оп. 1, д. 6.
59. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 101.
60. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 12 а.
61. **Отчет** Камчатского окружного районного комитета Первому Камчатскому окружному съезду Советов. — Петропавловск-Камчатский, 1928.
62. **ГАКО**, ф. 81, оп. 1, д. 7.
63. Там же, д. 8.
64. **ГАКО**, ф. 523, оп. 1, д. 3.
65. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 9.
66. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 1.
67. Там же, ф. 523, оп. 1, д. 15.
68. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 7.

69. Там же, д. 12.
70. **Камчатская правда.** Комплект за 1935 г.
71. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 35.
72. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 73.
73. **Камчатская правда.** Комплект за 1940 г.
74. Там же, комплект за 1936 г.
75. Там же, комплект за 1937 г.
76. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 18.
77. **Камчатская правда.** Комплект за 1946 г.
78. Там же, комплект за 1947 г.
79. Там же, комплект за 1948 г.
80. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1140.
81. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 35.
82. **Камчатская правда.** Комплект за 1950 г.
83. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1583.
84. Там же, д. 1361.
85. Там же, д. 1556.
86. Там же, д. 679.
87. Там же, д. 1680.
88. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 2.
89. Там же, д. 4.
90. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1183.
91. Там же, д. 1246.
92. **ГАКО**, ф. 523, оп. 1, д. 6.
93. Там же, д. 7.
94. Там же, д. 59.
95. Там же, д. 9.
96. Там же, д. 19.
97. Там же, д. 26.
98. Там же, д. 57.
99. Там же, д. 10.

ГЛАВА 3. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА В 1928—1936 гг.

3.1. ПЕРИОД СТАНОВЛЕНИЯ (1928—1933 гг.)

В середине 1920-х гг. единственным видом транспорта, связывавшим Камчатку с остальными районами СССР, был морской флот. Основным снабженцем полуострова в этот период являлся СТФ в лице его дальневосточной конторы, размещавшейся во Владивостоке. Деятельность СТФ зачастую не учитывала камчатских особенностей и имела ряд существенных недостатков, заставивших правление АКО задуматься о приобретении собственного транспортного флота. Осенью 1927 г. оно получило разрешение правительства СССР на приобретение шхун, которые предполагалось использовать для развоза по побережью товаров и предметов снабжения, запасенных на «базисных» товарных складах, которые специально для этого следовало создать во Владивостоке [1, л. 264—266, 274].

Операциями по доставке на Камчатку грузов занималось особое подразделение АКО — транспортно-складской отдел. За начальный период деятельности — с октября 1927 г. по май 1928 г. — он провел более 220 отдельных операций, в число которых входили портовое оформление пароходов и их разгрузка, подвоз грузов и сдача их на склады, таможенное и акцизное оформление. За это время отдел обработал пять пароходов с 9 002 т грузов и 1 245 пассажирами. Стоимость фрахта каждого судна, в среднем, составила около 30 000 руб.

Объем перевозок на Камчатку, предусмотренный планом деятельности АКО на 1928 г., составлял 46 471 т грузов и 4 732 пассажиров. За это же время с полуострова нужно было вывезти 19 910 т рыбопродукции и 3 670 чел. Из-за отсутствия у АКО собственных судов все эти операции выполнялись силами СТФ и фрагованными иностранными пароходами. АКО и СТФ заключили договор на выполнение транспортных услуг на сумму 1 300 тыс. руб., причем стоимость перевозки одной тонны груза составляла 14,5 руб., а доставка одного пассажира (промыслового рабочего) обходилась в 15 руб.

К открытию навигации 1928 г. АКО организовало во Владивостоке собственный «базисный» товарный склад, разместив его на мысе Чуркина. Кроме него общество арендовало на условиях «потонной

оплаты» склад СТФ. С целью удешевления перевозки товаров до порта, обычно производившейся гужевым транспортом, оно построило железнодорожную ветку к жестяно-баночной фабрике, а также приобрело три баржи и грузовой автомобиль [1, л. 135, 198]. Переоборудование владивостокских портовых сооружений обошлось АКО в значительную сумму. Основные статьи затрат, тыс. руб., распределились следующим образом:

- на восстановление двух пирсов — 10;
- на сооружение четырех понтонов — 60;
- на постройку угольной площадки — 5;
- на прокладку узкоколейной железной дороги длиной 2 000 м — 15;
- на укладку железнодорожной ветки протяженностью 700 м — 7;
- на приобретение грузовика — 15;
- на возведение склада — 54.

В январе 1928 г. АКО купило в США два деревянных парусно-моторных судна, получивших названия «Охотск» и «Чукотка». Общая вместимость его первых транспортов составляла 1 354 рег. т (суммарный девейт 1 965 т), численность их экипажей насчитывала 57 чел.

Весной 1928 г. в США был приобретен построенный в 1919 г. пароход «Чейз», переименованный в «Камчатку». В начале мая 1928 г. в Хакодате его переоборудовали в краболов. По окончании путины судно, с которого сняли технологическое оборудование, превратилось в транспорт. С учетом «Камчатки», общая грузоподъемность морского флота АКО к концу 1928 г. возросла до 3 770 т.

Итоги своей первой навигации АКО подводило в октябре 1928 г. По сообщению начальника транспортного отдела Языкова, его собственные суда, пароходы СТФ и фрахтованные «иностранцы» не смогли полностью обеспечить потребности Камчатки в перевозках. Так как СТФ не имел достаточного количества собственных судов и в ближайшее время не мог их приобрести, он фрахтовал до 80 % иностранных, в основном японских, пароходов. Главными недостатками в деятельности СТФ являлись:

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

— неправильное планирование технического обслуживания, вследствие которого зимой 1928 г. пароходы стояли без ремонта, а летом часть из них оказалась выведенной из эксплуатации;

— размещение управления СТФ во Владивостоке, предопределявшее то обстоятельство, что «внимание СТФ гораздо больше сосредотачивается на перевозках сахалинских, а перевозки Камчатки переходят на второй план».

С учетом того, что АКО являлось основным грузоотправителем в регионе (обрабатывая более трех четвертей всех шедших на Камчатку грузов), оно предлагало внести поправки в работу СТФ, а также изменить саму систему срочных северных рейсов, которые теперь следовало теснее согласовывать с его потребностями.

Надеясь на то, что все названные выше проблемы удастся решить в течение короткого времени, не приходилось. Правление общества признало, что недостаток у него своих судов может осложнить проведение путины 1929 г.: с момента, когда на полуостров мог быть доставлен первый груз, до начала работы рыбных промыслов оставалось всего двадцать дней. Все это свидетельствовало о том, что АКО необходимо расширять собственный флот.

«За время нашей истекшей навигации появился целый ряд других обстоятельств, которые заставляют нас думать о том, чтобы иметь группу судов в своем распоряжении... Для всех очевидно, что только та организация, которая имеет в своих руках и тоннаж, и грузы, может надлежащим образом планировать и регулировать движение судов... АКО надо иметь в своем оперативном ведении такой тоннаж, который мог бы обеспечить перевозки на основном участке работы... Предположено своих судов семь штук и суда каботажного обслуживания от десяти до двенадцати штук. Из этого плана пятилетки [необходимо] приобретение двух пароходов, катеров, двух судов каботажного обслуживания и полуледокольного типа для о. Врангеля с назначением на зимнее время» [1, л. 192—194].

С получением этих двух пароходов АКО могло располагать пятью судами, два из которых являлись малотоннажными («Охотск» и «Чукотка»). Языков предлагал дополнительно зафрахтовать девять пароходов, в том числе один грузоподъемностью 7 000—8 000 т. Имея такой флот, АКО могло организовать несколько групп рейсов, основные из которых должны были обслуживать линии Владивосток — Камчатка. Названные суда давали возможность выполнить в навигацию 1929 г. 28 рейсов, доставить на полуостров 65 000 и вывезти с него 13 000 т

грузов. С учетом того, что в 1929 г. общий грузооборот Камчатки оценивался примерно в 150 000 т, теперь собственный тоннаж АКО и фрахтовые пароходы могли покрыть более 50 % его объема [1, л. 194].

Основной грузопоток на Камчатку складывался из продовольствия, путинного груза, оборудования и строительных материалов для вновь создаваемых предприятий, а также людей — сезонных рабочих. Обрато вывозились рыбопродукция и рабочая сила. Впрочем, иногда доставляемые грузы оказывались более чем странными. Об этом, в частности, свидетельствуют материалы заседания окружной РКИ от 9 марта 1932 г.: «Не так давно, в 1929—1930 гг., мы камни для наших рыбных промыслов для грузил возили из Японии, а сейчас мы камень берем на Камчатке. То же самое, до 1929—1930 гг. включительно, завозили на Камчатку сено, в то время когда у нас своей травы хоть отбавляй» [3, л. 115].

Затраты АКО на фрахт иностранных судов в 1928 г. составили около 850 тыс. иен. При этом в Японии стоимость парохода десятилетнего возраста в 2 000 т не превышала 180—190 тыс. иен. Такое сопоставление доказывало выгоду покупки собственных судов. По мнению Языкова, «пугаться этих расходов не следует. Допустим, что в этом году мы затратим валюту для приобретения этих пароходов, но в навигацию 1929 г. мы этими пароходами покрываем валюту за чартированный тоннаж в один год» [1, л. 203, 205].

Сферами деятельности собственных и фрахтованных судов должны были стать:

- магистральные рейсы;
- каботажные перевозки по побережьям;
- обслуживание крабконсервного завода на о. Птичий и плавучих крабзаводов;
- промежуточные рейсы;
- рейсы «дальнего плавания».

Магистральные рейсы делились на три группы: весенние по завозу стройматериалов; весенние по доставке промыслового снабжения и рабочей силы; осенние со снабжением на зиму, для вывоза людей и заготовленной рыбопродукции.

Каботажные рейсы вводились из-за того, что «в полном объеме осуществить идею относительно организации камчатской базы в 1929 г. не удастся, и поэтому завоз грузов через посредство промежуточной базы можно сделать из Петропавловска, завозя туда соль для восточного побережья, сахар, мануфактуру и другие товары для снабжения факторий по западному и восточному берегу. Эту группу [товаров]

можно переработать там, потому что невозможно гнать такие суда, как «Охотск», во Владивосток, которые гораздо выгоднее направлять отсюда (из Петропавловска. — С. Г.)».

Промежуточные летние рейсы с зерновыми грузами и лесоматериалами планировались на время путины. Они должны были предотвратить простой судов, основная нагрузка на которые в виде магистральных рейсов ложилась весной и осенью. Промежуточных плаваний намечалось два: первым пароход, доставивший грузы в Охотск и принявший лес, шел в Японию, вторым — он же направлялся на Камчатку за рыбопродукцией, вывозя ее обратно в Японию. Для них предполагалось использовать иностранное судно, чартированное на полгода.

Рейсы «дальнего плавания», под которыми понимались вывоз лососевых консервов в Англию и крабовых в США, а также завоз оттуда на Камчатку снабженческих грузов и технического оборудования, подразумевали наличие в составе транспортного флота специальной группы, состоящей из трех фрахтованных пароходов.

В 1929 г. АКО намечало выполнить 51 рейс: 25 магистральных, 12 промежуточных, семь каботажных, пять дальних и два зимних. Средняя стоимость перевозки одной тонны груза должна была составить, руб.: на магистральных — 11,36, на дальних — 17,5, на промежуточных — 10,4, на зимних — 25,3 и на каботажных — 45,7. Наиболее низкую стоимость имели промежуточные рейсы. Дальние перевозки на крупнотоннажных пароходах типа «Эрика Моллер», принадлежавших английской компании из Шанхая, обходились дешевле принятой на международных линиях и составляли 35 шиллингов (17,5 руб.). В случае фрахта судов меньшего размера (типа «Камчатка») плата увеличивалась на 25 %, возрастая до обычной, равной 44 шиллингам. Чрезвычайно дорогими являлись каботажные перевозки, особенно на чукотское побережье и «островное хозяйство», то есть на Командорские и Шантарские острова — по 96 и 136,5 руб. соответственно.

Усредненная стоимость доставки тонны груза, вне зависимости от расстояния, составляла около 14 руб. и являлась убыточной. АКО полагало, что оно должно получать за поддержание судоходства в охотско-камчатских водах правительственные субсидии, которыми традиционно пользовался вначале ДФ, а затем СТФ. По расчетам общества, субсидия на рейс должна была составлять 7 683,6 руб., а на мило плавания — 7,41 руб. [1, л. 196].

Устав АКО предоставлял ему право обзаведения собственным флотом. Его второй параграф разрешал «содержать собственный морской

тоннаж, а также речные и сухопутные средства сообщения, как для своих надобностей, так и для платного обслуживания» нужд районов, находившихся в сфере ответственности общества [4, л. 1].

По словам председателя правления АКО С. П. Нацаренуса, «мы получили разрешение приобрести две шхуны и их приобрели; таким образом, эти два факта говорят о том, что нам удастся добиться разрешения на покупку пароходов...». Однако для получения разрешения на приобретение своих судов нужно было «доказать, что зимой они не будут простаивать, из-за восьми месяцев работы их купить не дадут». Во избежание простоев в зимний ненавигационный период суда следовало занять вывозом консервов в Европу и США или перевозкой снабжения из черноморских портов СССР [1, л. 203—204].

5 декабря 1928 г. на заседании Наркомторга СССР, подводя итоги работы общества за год, Нацаренус привел следующие уточненные данные о деятельности морского транспорта в истекшем году и перспективах его развития: «Отсутствие своего тоннажа тормозило нашу работу и влекло за собой большие убытки. Так, например, в этом году мы имели несвоевременный вывоз рабочих и продукции с промыслов (опоздание на полтора месяца), уже в 1928 г. нам пришлось пользоваться, главным образом, японским тоннажем в размере 70 % всех наших перевозок и уплатить им валюты около 1 000 000 иен. В нашем плане мы предусматриваем приобретение в 1929 г. собственного тоннажа и в настоящее время мы уже имеем разрешение Наркомторга на приобретение пяти американских пароходов на 4 500 тонн, что даст нам возможность сохранить не один миллион валюты» [5, л. 38].

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

Затраты на эксплуатацию собственного флота предусматривались в планах всех отделов АКО в виде транспортных расходов на общую сумму 2 666,1 тыс. руб. Они распределялись по следующим основным статьям, тыс. руб.: фрахт двух пароходов — 279,9, страхование и портовые расходы — по 94,0, топливо — 717,7, материалы — 191,5, зарплата — 694,8, текущий ремонт — 259,2 [1, л. 198].

Так как судостроительные заводы СССР не могли обеспечить поставку судов для нужд рыбной промышленности Дальнего Востока, то их решили приобретать в США и Японии. 27 сентября 1928 г. правление общества постановило «организовать представительство АКО при аппарате Амторга в Америке, для чего командировать в качестве представителя АКО заведующего коммерческим отделом тов. Богданова, установив срок выезда его в Америку не позднее первой половины октября сего года» [1, л. 153]. Решение иметь собственных агентов в Японии при торговом представительстве СССР, отказавшись при этом от посредничества Госторга, было принято ранее — еще в сентябре 1927 г.

В связи с планировавшимся приобретением флота, АКО следовало решить ряд принципиальных вопросов. В первую очередь необходимо было определиться с тем, какие следует покупать суда: новые или уже эксплуатировавшиеся. Затем нужно было выяснить, какое топливо для них будет наиболее подходящим: нефтяное или уголь.

По мнению В. Л. Бурьгина, в целях экономии обзаводиться следовало судами, уже бывшими в эксплуатации. «Что касается покупки пяти пароходов, надо отметить, что от постройки новых пароходов надо отказаться, так как это возможно тогда, когда мы будем иметь большие средства, когда жизнь в Союзе поправится и валюта будет свободная. В нашу цифру надо вставить покупку старых пароходов...» С учетом же возможного дорогостоящего заказа новых судов на иностранных верфях, где время их постройки составляло минимум один-два года, ожидать увеличения флота в 1929 г. не приходилось.

С. П. Нацаренус поддержал это мнение, заявив, что «можно приобрести пароходы с некоторым кредитом от восьми до девяти месяцев, отсюда ослабление нашего валютного напряжения... Суда надо покупать не старые, не старше двенадцати лет, потому что амортизация все съест, и в практике лучше всего суда девяти-одиннадцати лет... Старые пароходы неудобны, требуют ремонта, амортизации, страховки, а если мы повезем [на них] консервы, то будем платить много страховых» [1, л. 203].

Возможные препятствия на пути обзаведения собственным флотом озвучили члены правления АКО М. Д. Шейн и И. А. Чаплыгин. Первый полагал, что «нам не дадут развивать наш план вне зависимости от перспективного плана СТФ. Неизвестно, что будет делать СТФ с 36 рейсами без грузов АКО». Второй, называя себя пессимистом «в вопросе создания своего транспорта», не отрицая тем не менее его необходимости, также сомневался в том, что «нам дадут возможность иметь

этот транспорт у себя потому, что строительство параллельно двух хозяйств (флота АКО и СТФ. — С. Г.) едва ли кто-нибудь разрешит. Легче ставить вопрос о передаче всего СТФу и усилении этого хозяйства...» (Забегая вперед отметим, что вопрос о целесообразности наличия у АКО собственного флота поднимался и позже).

Он также поддержал мнение о том, что АКО следует «отказаться от дорогих судов, потому что никто не позволит строить, покупать дорогие суда, построенные по последнему слову техники. Надо пользоваться теми судами, которыми пользуется и центр, для приобретения которых послали отсюда капитанов. Предложена через Японию покупка судов типа “Камчатка”, которые хорошо бы было приобрести».

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

С. П. Нацаренус предложил поставить вопрос перед правительством СССР о том, чтобы снабжение Камчатки нефтепродуктами для малотоннажного каботажного флота производилось по льготным ценам (не выше 32 руб., а не по сложившимся в 148—149 руб. за тонну). Как вариант, рассматривалась возможность снабжать каботажные суда нефтью, сдаваемой японцами по сахалинской концессии [1, л. 201].

По расчетам АКО, в 1929 г. флоту, обслуживающему потребности Камчатки, требовалось более 25 тыс. т угля, из которых 8 000 т необходимо было доставить из-за границы. Нефтепродуктов для транспортных и вспомогательных судов следовало закупить 1 301 т. Их предполагалось перевозить на шхуне «Чукотка» [1, л. 197].

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

Рост флота АКО требовал расширения портовых сооружений, имевшихся в Петропавловске. Несмотря на неоднократные обсуждения воп-

роса о месте, на котором здесь следовало строить новые склады и причалы, решение об этом так и не было принято. Вначале предлагалось возвести временные сооружения, не тратя на это больших средств. Затем, если выяснится целесообразность базирования судов в Петропавловске, на дальнейшее обустройство порта предполагалось выделить более 230 тыс. руб. В нем намечалось создать склад угля для пароходов, совершающих зимние рейсы.

15 октября 1928 г., в преддверии расширения флота, АКО учредило морской отдел, начальником которого стал Языков. В его ведение передавалось управление транспортными судами. 31 января 1929 г. в отделе появилась должность заведующего судоремонтом с месячным окладом 225 руб. Ее занял И. К. Налбандов [1, л. 11, 217].

В начале февраля 1929 г. правление АКО получило известие от своего представителя в США А. А. Богданова о покупке пяти пароходов. 8 февраля 1929 г. на новые суда капитанами с окладами в размере 250 руб. назначались А. И. Дудник и П. С. Доруховский. Одновременно старшими механиками на них стали К. И. Соколов, Я. И. Басай и А. Н. Гудков.

11 февраля заместитель заведующего морским отделом Габышев сообщил о проводимом им наборе двух команд, которые следовало «по времени их готовности к плаванию подготовить к отправке в Америку». Морскому отделу поручалось укомплектовать, начиная с 15 февраля, еще три экипажа, включавших капитана, его старшего помощника, старшего, второго и третьего механиков, боцмана, плотника, по двенадцать матросов и кочегаров первого класса, трех машинистов и радиста [1, л. 13].

26 февраля 1929 г. АКО информировало Тихоокеанский райкомвод (профсоюз работников водного транспорта) об условиях оплаты экипажей, отправляемых в США. Набранные во Владивостоке команды следовали на пароходе за счет общества. С момента посадки на него и по день прибытия в порт назначения им выплачивались суточные из расчета основного заработка. Если команду из-за ремонта нельзя будет сразу же разместить на купленном судне, то АКО обязывалось предоставить ей жилье и обеспечить питанием, при этом морякам не выплачивались так называемые «столовые» деньги (1 руб. 20 коп. в сутки на человека) и надбавки «за календарность». Во время нахождения в США основной оклад платился в валюте [6, л. 36].

Коллективный договор АКО с райкомводом на 1929 г. определял размер наиболее низкой ставки (первого разряда тарифной сетки) на

берегу во Владивостоке в 49 руб. (для машинных и палубных учеников — 18 руб.). Тарифная сетка имела следующие коэффициенты: матрос второго класса — 1,25, первого — 1,4, плотник — 1,55, старший механик — 3, капитан — 3,5. Столовое довольствие команды при нахождении судна на Камчатке устанавливалось равным 1 руб. 30 коп. в сутки на человека на судах с камбузом и 1 руб. 40 коп. без него [6, л. 62].

В США АКО приобрело серию стандартных грузовых пароходов, так называемых «Лейков»: «Лейк Элва», «Лейк Элмвуд», «Лейк Эпсфорт», «Лейк Ферлей», построенных в 1919—1920 гг. Суда, названные «Тунгус», «Якут», «Ламут» и «Юкагир», имели грузоподъемность 3 100 т, длину 87,4, ширину 13,3 и осадку 7,3 м. На них стояли паровые поршневые машины тройного расширения мощностью 1 500 л. с., работавшие на слабоперегретом паре. Пар с давлением 1,4 МПа вырабатывали два огнетрубных оборотных трехточечных котла производительностью по 5 т/ч.

Часть купленных судов перегоняли команды АКО, часть — американские экипажи. Пароходы с американцами направились из США во Владивосток через Хакодате в середине лета. Две отечественные команды (39 чел. для «Якута» и 38 чел. для «Ламута») выехали в американский порт Сиэтл через Японию. Некоторое время они находились в Стране Восходящего Солнца — первая в Иокогаме, вторая — в Токио [6, л. 40].

6 мая 1929 г. Наркомат иностранных дел СССР направил в адрес АКО выписку из отчета Генерального консульства СССР в Токио о пребывании экипажей «Якута» и «Ламута» в Японии. Сотрудники консульства и торгпредства должны были следить за тем, «чтобы моряки во время их пребывания в Японии показали дисциплинированность и сознательность [моряков] советского торгового флота». Как следует из отчета, эта задача была полностью выполнена.

«Сотрудниками были организованы вечера встречи и смычки с совморяками, были устроены экскурсии на громадную, оборудованную современными машинами писчебумажную фабрику, использовано городское общество автобусных экскурсий для осмотра Токио. В свою очередь, моряки показали себя сознательными совгражданами — никаких скандалов и пьянки, обычных для иностранных моряков, прибывающих в Японию, — не было и в помине. Поведение совморяков в Иокогаме настолько поразило владельца гостиницы, в которой обычно останавливаются матросы, что им был устроен за собственный счет банкет нашим морякам накануне их отъезда. Японские полицейские

власти, обычно проявляющие излишнее внимание в отношении совграждан, на этот раз никаких придинок не чинили [6, л. 40—41 об.].

В Японии «совморяки» получили американские въездные визы и отправились в США. АКО решило сэкономить на перевозке людей и отправило команду «Ламута» третьим классом, в то время как обычно командированные за границу ехали вторым.

7 мая 1929 г. представитель АКО в Сиэтле — промышленный директор А. Я. Шерстобоев — получил по телеграфу постановление «валютного совещания» для ознакомления капитанов. Совещание отказало «в выплате жалования командам во время нахождения в пути Владивосток — Сиэтл, также проживания в последнем до высадки на пароход... по причине удовлетворения продовольствием, квартирой, суточными. Последние уменьшены против сметы на 35 %». Общий расход валюты по двум судам устанавливался равным 6 509 доллара.

Вряд ли подобная «экономия» на заработной плате моряков, и так занимавшей в структуре расходов одно из последних мест, была уместна. Она могла лишь стать причиной недовольства экипажей, о чем, кстати, предупреждали руководящие органы: «АКО и другим хозяйственным учреждениям следует принять во внимание недопустимость халатного отношения к вопросу денежных расчетов при командировках моряков за границу, так как этот вопрос легче всего может вызвать всякого рода недоразумения...» [6, л. 41 об., 51].

11 мая 1929 г. правление АКО изучало вопрос об отправке в Сиэтл команды за пароходом «Тунгус». Его приемку и укомплектование командой было решено произвести во Владивостоке [1, л. 62].

Купленные суда начали прибывать во Владивосток в июле 1929 г. В середине месяца сюда пришли «Лейк Элва» с тридцатью американцами во главе с капитаном Николасом Аером и «Лейк Элмвуд» с экипажем в 43 чел., возглавляемым капитаном Л. Бенсоном. 23 июля 1929 г. владивостокская контора АКО извещала торгпредство СССР в Токио о переводе ему 40 000 иен для оплаты проезда и выплаты жалования команде парохода «Лейк Элва», собиравшейся на следующий день отправиться из Владивостока на родину. 24 июля американцы выехали в Японию. 31 июля через Японию в Нью-Йорк последовали моряки с «Лейк Элмвуда» («Юокагира»). Зарплата, суточные и оплата проезда американцев с этого судна обошлись АКО в 12 911 долларов [7, л. 93, 122].

В августе 1929 г. во Владивосток прибыл «Ламута». 14 августа АКО просило торгпредство СССР в Хакодате выдать его капитану 200 иен на расходы, связанные с заходом в этот порт [7, л. 184].

В сентябрьском отчете АКО об использовании валютных средств за 1929 г. указывается, что за месяц расходы по покупке и перегону пяти пароходов во Владивосток выразились в сумме 51 048 долларов, что по тогдашнему курсу составляло 99 543 руб. Затраты на переход из Германии во Владивосток новенького рыболовного траулера «Баклан» равнялись 5 407 фунтам стерлингов, то есть 50 826 руб. [8, л. 39].

Новые пароходы сразу включились в работу. Летом «Тунгус» под командованием А. И. Дудника ходил в Японию. 3 августа 1929 г. правление АКО обращалось к отделению торгпредства СССР в Хакодате с просьбой о выдаче капитану парохода 200 иен для оплаты портовых, лоцманских и прочих расходов, связанных с пребыванием судна в Японии. Осенью «Тунгус» работал в советских водах. 3 декабря 1929 г. его команда обращалась к руководству морского отдела с просьбой вернуть ей 1 391 руб. 54 коп., заплаченных из личных средств за продукты. Из-за отсутствия на складах судно не получило их перед отходом в длительный рейс на о. Сахалин. В просьбе было отказано с мотивировкой «о большом заработке команды на разгрузке в течение плавания» [1, л. 101; 7, л. 145].

В июле 1929 г. недавно прибывший пароход «Якут» принял участие в экспедиции к находившемуся в ведении АКО о. Врангеля, на котором с июля 1926 г. пребывала экспедиция под руководством Г. А. Ушакова. Ее смену должен был произвести ледорез «Ф. Литке». «Якут» использовался как угольный транспорт, обеспечивавший ледорез топливом во время рейса к острову.

1929 год стал первым, в котором АКО располагало достаточно мощным собственным флотом. Почти сразу же выявились серьезные недостатки в организации оперативного и эффективного управления им. Основная производственная база общества располагалась на Камчатке, а руководство работой судов производилось из Владивостока. Это зачастую приводило к тому, что петропавловская контора АКО не располагала данными об их передвижении.

Так, в конце октября 1929 г. она имела сведения о том, что в Петропавловск должны были следовать пароходы «Ламут» и «Якут». «Знаем о его выходе не по сведениям конторы, а по частным слухам... пассажирка дала телеграмму о том, что она тридцатого выезжает на “Ламуте” — вот источник, откуда мы знаем про «Ламут”. Куда идет, что везет — для нас это неизвестно». О характере груза на «Ламуте» не имелось никаких сведений, рейс «Якута» в официальном расписании не значился совсем.

Пароходы зачастую выходили из Владивостока недогруженными (до 500 т), несмотря на то что многие продукты и товары лежали там на складах. Их поздний завоз на Камчатку вызвал порчу, «чрезвычайно напряженное состояние на городском рынке и поставил под угрозу снабжение глубинных пунктов» [9, л. 11—12].

В середине октября 1929 г. из Владивостока в Анадырь был отправлен «Юкагир». Факт его отправки на Чукотку в столь позднее время свидетельствовал о слабом знании руководством морского отдела условий плавания в полярных водах. К тому же из Анадыря было получено сообщение о том, что район снабжен нормально. Правление АКО вначале изменило маршрут «Юкагира» на Петропавловск, затем — на восточное побережье в Корф и на о. Карагинский. Но после выгрузки в Петропавловске анадырских грузов и угля на судно пришел очередной приказ: вновь идти в Анадырь. В итоге оно из-за льдов туда так и не попало. 3 декабря 1929 г. для расследования причин срыва рейса «Юкагира» была создана специальная комиссия в составе секретаря правления АКО Хавришева, опытных капитанов Андржеевского и Дудника. Ей устанавливался двухнедельный срок работы [1, л. 100 об.].

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

— прибытие грузов «пачками» в октябре и ноябре, когда шторма затрудняли разгрузку пароходов и вызывали их простой;

— нерациональная погрузка судов во Владивостоке, отсутствие маркировки на грузовых местах, несоответствие документов грузам;

— погрузка слоями, причем в ближайших пунктах снизу, в дальние — сверху, а зачастую и вперемешку;

— руководство движением судов из Владивостока, приводившее к бесцельным пробегам, усугублявшееся несвоевременными распоряжениями из-за неудовлетворительного состояния радиосвязи.

Петропавловская контора АКО считала необходимым немедленно пересмотреть систему снабжения Камчатки через владивостокские базисные склады, предоставить ей право руководить работой флота общества и возможность изменять маршруты рейсов в соответствии с действительно складывающейся обстановкой в бассейне [9, л. 13].

3 октября 1929 г. правление АКО слушало отчетный доклад нового заведующего морским отделом И. К. Налбандова. Основное внимание при его обсуждении было уделено простоям судов — этой вечной

проблеме флота. В качестве одной из мер по сокращению простоев предлагалось изменить структуру общества и реорганизовать его основные отделы для урегулирования взаимоотношений между ними, вызывавших «неувязки в работе по транспортировке грузов».

Здесь же рассматривался вопрос о приобретении в 1930 г. в США очередной партии судов и отправке туда перегонных команд. В результате решили «принять установку на покупку пяти судов. Привод судов производить своими командами, для чего морскому отделу озаботиться тщательным подбором личного состава команд, учтя политическое значение пребывания их за границей». АКО вновь нуждалось в пополнении квалифицированными моряками [1, л. 72].

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

К концу 1929 г. АКО располагало морским флотом общей грузоподъемностью 19 645 т, табл. 3.1.

Таблица 3.1

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

Как видно, в 1929 г. суммарная грузоподъемность судов АКО по сравнению с 1928 г. выросла почти в 16 раз: с 1 250 до 19 645 т. Однако, несмотря на столь значительное увеличение, собственного тоннажа по-прежнему не хватало. Поэтому оно по-прежнему широко практиковало фрахтование иностранных судов. В навигацию 1929 г. морской отдел только на японские пароходы командировал следующих суперкарго: «Гойо-Мару» — С. С. Годлевского, «Шоей-Мару» — Ф. С. Барсукова, «Чийо-Мару» — С. А. Черепанова, «Тайохими-Мару» — П. С. Савичева, «Квазан-Мару» — П. Ф. Харламова, «Шунква-Мару» — Н. В. Родзянко, «Тойе-Мару» — Б. М. Чудновцева,

«Изе-Мару» — П. Г. Родина, «Таман-Мару» — В. М. Пухерга, «Дайрен-Мару» — М. М. Станкова [7, л. 8].

Маломерный флот общества в 1929 г. насчитывал 62 единицы. Он, в основном, был представлен деревянными катерами и кавасаки с экипажами, состоявшими из старшины, матроса и моториста. Катера преимущественно оборудовались двигателями типа «Фербенкс-Морзе» мощностью до 40 л. с. [6, л. 79—81].

Капитанам крупных судов (позиции 1—5 в табл. 3.1) устанавливался месячный оклад в размере 246 руб. Для заинтересованности экипажей в экономии дорогостоящего топлива, завозимого с материка и из-за границы, машинным и кочегарным командам судов выплачивались особые премии. Их сумма, равная половине стоимости сэкономленного топлива, распределялась по паям в следующих размерах: старший механик — 10 %, второй механик — 6 %, третий механик — 7 %, машинист первого класса — 5 %, второго — 4 %, кочегар первого класса — 8 %, второго — 3 %, машинный ученик — 2 %.

Самые высокие премии получали лица, грамотная деятельность которых оказывала наибольшее влияние на снижение расхода угля: старший и третий механики, а также непосредственно обслуживавшие котлы кочегары первого класса. Тяжелые условия работы стали причиной установления для членов машинных команд дополнительных отпусков: двух недель для кочегаров и одной для механиков, мотористов, машинистов, масленщиков пароходов и теплоходов [6, л. 74—79].

В начале 1929 г., в преддверии ожидаемого расширения состава флота, морской отдел АКО разработал перспективный «Пятилетний план транспортного строительства на Камчатке». 10 мая 1929 г. он был доложен правлению общества и получил одобрение. Первая задача, которая ставилась морскому отделу по реализации намеченного, состояла в том, что следовало «сделать установку на покупку судов, сведя чартирование к минимуму... как правило, избегать чартирования японского тоннажа». Вторая — заключалась в подборе квалифицированных моряков, как рядового, так и командного состава. При составлении заявок на плавсостав, в случае отсутствия отечественного комсостава, разрешалось приглашать иностранных специалистов, невзирая на дополнительный расход валюты.

«Как общая установка» принималось проведение капитальных и средних ремонтов судов на владивостокском Дальзаводе. Средствами АКО следовало производить лишь мелкие текущие работы, выполнение которых поручалось его строительско-техническому бюро. Бюро

должно было составлять сметы, приобретать необходимые материалы, приглашать специалистов, а также подготовить необходимую судоремонтную базу. Составление дефектовочных ведомостей и наблюдение за ремонтом закреплялось за морским отделом [1, л. 60—61].

Пятилетний план развития транспортного флота (1929—1933 гг.) предусматривал многократное увеличение грузопотоков на Камчатку и обратно, вызванное расширением деятельности АКО. Предполагалось, что грузооборот 1929 г. вырастет по сравнению с 1928 г. (70 тыс. т) более чем в 2,5 раза и составит 198,4 тыс. т, а в течение пятилетия он возрастет еще на 84,1 % (с 198,4 до 359,9 тыс. т), табл. 3.2.

Таблица 3.2

Год	1929	1930	1931	1932	1933
Ввоз	122,6	196,2	183,9	191,9	208,7
Вывоз	75,8	128,3	113,7	159,2	151,2
Итого:	198,4	324,5	297,6	351,1	359,9

При этом количество вывозимых грузов с 1929 по 1932 гг. должно было увеличиться в 2,1 раза, а соотношение ввоза и вывоза — иметь тенденцию к снижению (с 1,6 раза в 1929 г. до 1,38 в 1933 г.).

В соответствии с намечаемым ростом грузооборота, АКО рассчитывало пополнять свой морской транспортный флот следующим образом, табл. 3.3.

Таблица 3.3

Год	1929	1930	1931	1932	1933	За пять лет
Кол-во судов	5	12	7	12	8	44
Дедвейт, т	21 000	39 100	20 400	39 100	26 900	146 500

Его плановая численность к концу 1933 г. должна была составить 44 судна с общей грузоподъемностью в 146 500 т. Затраты на их приобретение оценивались в 26 650 тыс. руб. [10, л. 16—17]. Такой флот мог покрыть все потребности общества в грузоперевозках, позволяя полностью отказаться от использования судов других ведомств. Но за все время существования АКО (1927—1945 гг.) он так и не был создан. Намеченные планы не сбылись, в первую очередь, из-за отсутствия средств, а также ряда социальных факторов. Были реализованы, но далеко не в полном объеме, только мероприятия 1929 г., причем к концу планового периода (1933 г.) численность судов, по сравнению с его началом (1929 г.), даже сократилась.

Наряду с расширением флота, намечалось уделить внимание выбору рационального направления движения судов, позволявшему избежать лишних перевозок и перевалок грузов. Так, предполагалось

отказаться от снабжения Камчатки исключительно через Владивосток: часть грузов теперь следовало направлять сюда прямыми рейсами из Ленинграда, Одессы и заграничных портов.

Грузы, идущие из Черного моря, подвергались перевалке во Владивостоке вплоть до 1935 г. Их количество в 1931 г. составляло 32 035, а в 1932 г. — 30 671 т. Непосредственная доставка на полуостров сокращала время пребывания грузов в пути на срок до сорока дней и уменьшала число работающих судов. Однако перенос направления грузопотока требовал решения громадных проблем, связанных со строительством здесь грузовых баз, портов, приобретением судов для местного каботажного. Зато он сулил почти пятикратное снижение расстояния для грузов, следующих на побережье (среднее расстояние до Владивостока составляло 1 500, а от баз на Камчатке до основных пунктов потребления — всего 300 миль) [11, л. 3—3 об.].

Первую попытку доставить груз из Одессы напрямую АКО намеревалось предпринять в начале 1932 г. По сообщению заместителя директора-распорядителя Е. Л. Якобсона, для этого оно могло выделить пароходы «Орочон» и «Ительмен», которые собирались отправить в Европу, причем один из них — в Одессу. 11 декабря 1931 г. Якобсон телеграфировал в Москву: «Время рейсов совпадает с отгрузкой товаров из Одессы. Без перегрузки товаров во Владивостоке “Орочон” пойдет на западный берег и охотский, “Ительмен” — на восточный... Для практического осуществления отгрузки товаров из Одессы по пунктам назначения считаем необходимым все товары из центральных районов [СССР] дать в Одессу не позднее марта, куда вышлем своих работников с побережья с готовыми разнарядками. Это мероприятие избавит нас от железнодорожных пробок, сократит расходы по перегрузке, разгрузит склады во Владивостоке. Молнируйте окончательное решение о возможности концентрации товаров в Одессе» [12, л. 82].

Видимо, согласие на это предложение Москва не дала, так как в первом квартале 1932 г. «Орочон» и «Ительмен» работали на западном побережье Камчатки.

В ходе разработки следующего пятилетнего плана развития (1933—1937 гг.), работа над которым велась в 1932 г., АКО вновь придерживалось идеи полного покрытия своих потребностей собственным флотом. На сей раз его численный состав предполагалось пополнять так. К концу 1937 г. АКО должно было располагать 60 транспортными судами, не считая ледоколов и танкеров, табл. 3.4.

Таблица 3.4

Вид рейсов, ледвейт судов, т	Число единиц пополнения				
	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Черноморский каботаж, 5 000 т	2	5	4	5	4
Дальневосточный каботаж, 3 000 т	11	—	2	2	5
Местный каботаж, в том числе:					
— 2 000 т	—	3	5	—	3
— 1 000 т	—	2	2	—	3
— 500—600 т	2	—	—	—	—
Итого:	15	10	13	7	15

Для обслуживания северных районов дополнительно требовалось одно ледокольное судно с грузоподъемностью около 3 000 т, а для доставки нефтепродуктов и вывоза рыбьего жира — два танкера [11, л. 17].

Этим планам также не суждено было сбыться.

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

Осенью 1928 г. обществу для комплектования экипажей вновь приобретаемых судов требовалось 343 чел. Кроме них, оно нуждалось в 78 береговых специалистах по обслуживанию флота. С подбором моряков во Владивостоке могли возникнуть большие трудности, так как лучшие из них работали на судах СТФ. «Вероятно, придется использовать безработную рабочую силу, которая сейчас [имеется] на Балтике, но этих капитанов сразу посылать в плавание будет невозможно. С низшей рабочей силой то же самое положение».

Обучение плавсостава было решено проводить на открываемых райкомводом курсах кочегаров. Одновременно рассматривался вопрос о расширении рыбопромышленного техникума во Владивостоке [1, л. 198—199]. Кроме этого, стипендии по морским специальностям за счет АКО устанавливались в ряде высших учебных заведений для студентов, заключивших контракты с обществом [1, л. 72]

В 1929 г., в связи с ростом морского транспортного флота и увеличением числа моторных кунгасов в рыбокомбинатах, АКО не успевало готовить для них специалистов своими силами. 18 октября 1929 г. оно решило поддержать создаваемые при Владивостокском морском техникуме курсы повышения квалификации флотских специалистов. «Признать необходимой в связи с развивающимся транспортным хозяйством и отсутствием на рынке труда свободной квалифицированной силы немедленную организацию означенных курсов для работников морского транспорта». Морской отдел должен был «срочно произвести из наличного плавсостава отбор необходимого количества курсантов». Помимо этого, заключались контракты с 39 студентами техникума четвертого и третьего курсов [1, л. 78].

Для обучения рядового состава АКО в 1929 г. обратилось к СТФ с просьбой предоставить ему четыре места на курсах повышения квалификации мотористов и перечислило за это 1 200 руб. Кроме этого, 33 его ученика занимались во владивостокской школе ученичества водного транспорта. За них общество в октябре и декабре 1929 г. внесло аванс в сумме 3 000 руб. Плата за обучение группы в 1930 г. должна была составить 39 427 руб. и была, по мнению правления, чрезмерно высока [1, л. 103 об.].

В 1930 г. АКО предполагало расширить состав транспортного флота, в том числе, — за счет приобретения рефрижераторных судов (шхуны и парохода). В плане капитального строительства из общей суммы расходов на транспортный и промысловый флот, равной 8 514,8 тыс. руб., для покупки рефрижераторов предназначался 1 млн руб. в инвалюте [12, л. 106]. Однако и этот проект остался на бумаге.

10 ноября 1929 г. правление АКО заслушало информацию начальника морского отдела И. К. Налбандова о положении дел с приобретением судов в США. Решением правительства СССР их покупка возлагалась на представительство СТФ. АКО считало, что последнее, «в силу создавшихся ненормальных отношений между АКО и СТФ, не может полностью обеспечить интересов АКО». Малый срок, оставшийся для покупки и переоборудования в краболовы новых судов к следующей путине, заставил АКО обратиться за помощью к торгпредству СССР в Японии «с приобретением там судов по цене 125 000 американских долларов...». Для этого оно решило связаться по телеграфу с С. П. Нацаренусом и «просить его срочно добиться от Наркомторга разрешения о перенесении лицензии на покупку судов в Японии» [1, л. 80 об.—81].

Как видно, вопрос о собственном представительстве АКО в США так и не был разрешен до конца.

7 января 1930 г. АКО извещало райкомвод: «Приобретение нами транспортных судов производится на основании правительственных указаний по данному вопросу. Без наличия собственных транспортных судов немыслима работа промысловых судов, число которых к концу пятилетки должно достигнуть 149... Ремонт покупаемых за границей пароходов производится нами самостоятельно не может, вследствие чего таковой был поручен Амторгу. Соглашаясь с плохим качеством произведенного ремонта, правление указало на это Наркомату транспорта, о чем в данное время ведется расследование...» [13, л. 57].

4 апреля 1930 г. в США для приемки судов из Москвы через Варшаву и Берлин выехал капитан Е. Д. Бессмертный. Вот как он сам описывал обстоятельства их приобретения: «Двадцатого апреля у представителя комиссии СТФ в США Кучерова узнаю, что закупленные Амторгом для АКО пароходы “Истпорт” и “Истернкросс” стоят еще в Филадельфии в консервации, и только вчера дано распоряжение перевести их в Балтимору. Наконец двадцать третьего апреля пароходы прибуксированы. После восьмидесятидневного отстоя судам требовался значительный восстановительный ремонт... Часть работ предполагалось осуществить силами команды, а ее приезд в США задерживался... Временно я нанял двух плотников для ремонта мебели в жилых помещениях и, кроме того, 10—15 рабочих для обивки ржавчины и покраски трюмов и твиндеков» [14, с. 203—207].

Новые суда получили названия «Ительмен» и «Орочон». Вскоре в Балтимору прибыла советская команда в составе 33 чел., возглавлял которую старший помощник капитана Б. В. Гамалей. Старшим механиком «Ительмена» был назначен М. Н. Осолков.

Приобретенные за границей пароходы начали прибывать в СССР в середине 1930 г.: в августе в Петропавловск пришли «Ительмен» (капитан Е. Д. Бессмертный) и «Орочон» (капитан Н. В. Ушаков), а во Владивосток — краболовы «Коряк» и «Гиляк». Во время пребывания в США экипаж «Орочона» на личные средства приобрел трактор «Фордзон», который по прибытию в Петропавловск 20 августа торжественно был передан им колхозу «Имени XVI партсъезда». Этот трактор не только работал на полях, но и использовался как привод лесопилки.

Новые суда должны были сразу же включиться в работу по перевозке грузов. 8 августа 1930 г. АКО рассматривало план вывоза готовой продукции с рыбокомбинатов Камчатки. Экспортный товар —

лососевые и крабовые консервы из Усть-Камчатска, Озерной, Большерецка, Кихчика, Ичи и о. Птичьего — в количестве 353 000 ящиков на фрахтованных «Бенвивосе» и «Виниморе» отправлялись в Англию. Судам АКО в августе и сентябре 1930 г. предстояло выполнить следующую работу. «Ительмен», ожидавшийся в Петропавловске 15 августа, должен был взять 550 т продукции, 150 рабочих и бункер. «Орочон» после бункеровки в Петропавловске направлялся в Большерецк за 1 500 т рыбы и 369 японцами, затем следовал в Озерную, где забирал еще 650 т груза и 270 японцев, 150 т свободного тоннажа судно занимало грузами из Кихчика. «Гиляк» после снабжения углем краболовов на западном побережье 30 августа прибывал в Кихчик, где снимал 1 700 т рыбопродуктов и 935 рабочих. Теплоход «Охотск» использовался на перевозках по побережью, пароходы «Якут» и «Эскимос» из-за позднего возвращения из снабженческих рейсов в вывозе продукции не участвовали [15, л. 38].

Работа флота в 1930 г. сопровождалась аварийностью и даже гибелью судов: получил повреждения пароход «Тунгус» и погиб в результате пожара теплоход «Охотск».

Осенью 1930 г. во Владивостоке был создан Кработрест. В его состав вошли суда, ранее принадлежавшие Дальгосрыбтресту и АКО. Общество передало Кработресту «Камчатку», «Ламут», «Юкагир», «Гиляк» и «Тунгус».

В ноябре 1930 — феврале 1931 гг. на Камчатке впервые состоялась зимняя навигация [16, л. 1—2]. 25 ноября 1930 г. «Ительмен» под командованием капитана Е. Д. Бессмертного в соответствии с рейсовым заданием, выданным владивостокским морским агентством, отправился в рейс с продовольствием по маршруту Владивосток — Петропавловск — Командорские острова — Усть-Камчатск — Петропавловск. В последнем пункте судно должно было получить бункерный уголь и затем вернуться во Владивосток. Во время нахождения «Ительмена» в море дирекция АКО изменила его маршрут, направив пароход на западное побережье Камчатки. По выходе из Владивостока он имел 360 т бункерного угля при ежедневной потребности в 30 т. На пути к Камчатке «Ительмен» попал в жестокий шторм и долго отстаивался около о. Шумшу.

По сообщению начальника морского управления (так теперь именовался морской отдел АКО) Чучкина, «выполнение пароходом указанного рейса из-за штормовых погод, очевидно, повлечет за собой израсходование почти всего имеющегося на нем угля. Перед выходом в рейс капитан получил от нас и коммерческого управления заверения

с забронированием за ним 300 т угля для обратного перехода из Петропавловска во Владивосток». При неполучении этого угля возникала вероятность зимовки «Ительмена» в Петропавловске, срыв программы завоза и ремонта ввиду отсутствия здесь соответствующих мощностей. Для предотвращения возможного простоя Чучкин обращался к «соответствующим органам о гарантированном закреплении за парходом “Ительмен” потребного ему количества угля из пришедшего СТФу с парходом “Томск”, так как имеющийся в распоряжении коммерческого управления тавричанский уголь дал ряд случаев трюмного самовозгорания» [13, л. 43].

После посещения западного побережья «Ительмен» направился в Петропавловск. Здесь, понимая важность организации круглогодичного движения судов на Камчатку, готовились к его встрече, а также к приему других парходов. 3 декабря 1930 г. морское управление АКО издало приказ об организации погрузо-разгрузочных работ следующего содержания:

«Товарищи! В ближайшие дни в наш порт прибывают из Владивостока почти одновременно три пархода: “Орочон”, “Коряк” и “Якут”. В одно время с ними из рейса на западное побережье возвращается сюда парход “Ительмен”. Все эти парходы заполнены до отказа, согласно полученным из Владивостока сведениям, необходимейшими для Камчатки грузами. [Они] должны выйти от нас в обратный рейс к месту зимовки возможно скорее. Всякий лишний день их простоя создает вполне реальную угрозу в смысле не только с осложнением условий разгрузки, но и возможности вынужденной зимовки парходов здесь в порту. Вы сами понимаете, что этого допустить нельзя! Тяжесть условий плавания в здешних водах в это время года вам известна. Трудности эти будут увеличиваться с каждым днем.

Наш долг — закончить выгрузку как можно скорее. Я призываю всех сотрудников морского и авто-гужетранспортного управлений к дружной совместной работе. Каждый сотрудник должен четко уяснить себе всю серьезность стоящей перед ним задачи и все свои силы отдать на ее выполнение. В этом наш долг. И этот долг мы должны выполнить. Только в коллективном упорном труде — залог успеха. Пусть каждый вложит свой опыт, свои знания и способности в это дело. Пусть каждый работает не за страх, а за совесть. Предупреждаю, что всякое разгильдяйство, халатность, недобросовестное отношение к своим обязанностям будут пресекаться самым решительным образом, вплоть до предания суду, не взирая на лица. Дружно за дело, товарищи! Начальник

морского управления Чучкин. Начальник пароходно-эксплуатационного сектора Смесов. Начальник технического сектора Осламенко» [13, л. 33].

Успешной и быстрой обработке судов препятствовало отсутствие в петропавловском порту какого-либо технического оснащения и достаточного количества рабочей силы. 6 декабря 1930 г., заслушав постановление крайкома ВКП(б) от 22 ноября о работе АКО, партийка директории общества рекомендовала морскому управлению «учесть новейшие достижения в области техники погрузо-разгрузочных работ и принять все меры к их осуществлению в 1931 г.» [13, л. 125 об.]. Эти меры должны были способствовать сокращению простоев судов, но как показало дальнейшее, никаких конкретных действий в этом направлении не предпринималось еще длительное время.

21 января 1931 г. новый руководитель АКО — директор-распорядитель Б. И. Гольдберг, находившийся во Владивостоке, — телеграфировал морскому управлению в Петропавловск о важности организации круглогодичного движения судов на полуостров. «Придавая огромное значение зимним рейсам на Камчатку и необходимости возвращения “Коряка” во Владивосток, просим принять самые энергичные меры к успешной разгрузке всех грузов. Организуйте выполнение всех этих работ ударно путем соцсоревнования, установив премиальные команде, артелям грузчиков, наладьте быструю отвозку грузов со льда гужем (лошадиной тягой). — С. Г.). О ходе разгрузки информируйте ежедневно. “Эскимос” выходит двадцать второго» [16, л. 77].

23 января 1931 г. «Коряк», работая в Авачинской губе в торосистом льду толщиной до полуметра, получил вмятины в носовой части возле ватерлинии по обоим бортам. В акте осмотра судна констатировалось, что пароходы подобного типа могут использоваться для зимних плаваний на Камчатку лишь «в случае величайшей необходимости, так как [только] благодаря случайности судно не дало течи, что будет неизбежно при дальнейших маневрах во льду» [17, л. 16].

Между экипажем «Коряка», возглавляемым капитаном С. С. Годлевским, и управлением транспорта и связи возник конфликт из-за оплаты работ по распилке льда для подготовки судна к выгрузке. Получив от Гольдберга приведенную выше телеграмму и распоряжение начальника морского управления, команда «Коряка», не договариваясь об оплате, работала в течение почти четырех суток. По окончании работ старший помощник капитана В. Филимонов составил ведомость на сумму 9 998 руб. 40 коп., которую АКО отказалось оплатить. Команда обратилась в порткомвод и к инспектору труда, разъяснившим, что за

эту работу нужно платить как за сверхурочную. Новая ведомость на сумму 2 882 руб., подготовленная командованием судна, вновь не была оплачена. Экипаж также не получил полагающейся ему премии [16, л. 75].

Конфликт дошел до высшей инстанции — Камчатского окружного комитета ВКП(б). 24 марта 1931 г. он рекомендовал АКО «немедленно произвести расчет с командой парохода за произведенные работы». Попутно партийцы обращали внимание «на рваческие настроения администрации парохода “Коряк”» [16, л. 109]. Вряд ли подобное отношение к морякам, выполнившим, по сути, экспериментальный рейс, способствовало приливу у них трудового энтузиазма.

12 февраля 1931 г. дирекция АКО, подводя результаты первой зимней навигации, приняла постановление по докладу морского управления. В нем отмечались характерные недостатки в его деятельности, в частности, «в целом беспечное отношение с его стороны к наблюдению за прохождением парохода “Якут” зимним рейсом из Владивостока». Требовалось «немедленно установить связь и наблюдение за ним, и в течение круглых суток следить за его прохождением... Считать недопустимым, что никто из управления никогда не осматривает пароходов, ни по прибытии, ни до отхода, что никем не устанавливается степень необходимости хозяйственных ремонтов. Принять самые срочные меры к изжитию в дальнейшем подобных явлений, граничащих с преступной небрежностью» [13, л. 43].

В целом снабжение Охотско-Камчатского края в 1928, 1929 и 1930 гг., несмотря на формальное выполнение плана на 100 %, признавалось неудовлетворительным из-за несвоевременной доставки товаров и продуктов в отдельные районы, как из-за отсутствия необходимого тоннажа, так и вследствие «бесплановости, являющейся результатом отсутствия оперативного учета и бухгалтерского учета».

Для предотвращения подобных явлений в 1931 г. предлагалось отдать четыре парохода-снабженца, оставшиеся в АКО после передачи Краболовов Кработресту, в распоряжение коммерческого управления. Подготовку этих судов следовало закончить к 1 апреля 1931 г., а не позднее 1 мая — загрузить их и отправить в рейс. Для предотвращения «недоснабжения» погрузку было решено производить во Владивостоке, так как на «базисных» складах Петропавловска могло не оказаться ряда товаров и продуктов, «недоснабжение которыми будет иметь свои последствия». В целях же сохранения преэминентности системы снабжения, на каждом пароходе решено было отправить «двух ответствен-

ных работников, из которых на одного возложить специально работу агитационно-политического характера» [13, л. 126 об.].

Острой проблемой, стоявшей перед флотом, было бесперебойное снабжение его углем. Недостаток твердого топлива вызывал простои судов. Его традиционным источником в Дальневосточном бассейне служило сучанское месторождение, действовавшее с 1880-х гг. На флот также поставлялись артемовский, тавричанский и сахалинский угли. Отсутствие на Камчатке собственных угольных баз заставляло пароходы принимать на борт до 2 000 т топлива, заполняя им не только бункеры, но и часть трюмов. Этим уменьшалось количество доставляемого груза. В начале 1930-х гг. суда АКО ежегодно потребляли около 25 тыс. т угля.

Потребность всех подразделений АКО в угле на 1931 г. оценивалась в 160 тыс. т качественного топлива. Сюда входили и нужды пароходов СТФ, работавших на камчатском побережье. С учетом поправочного коэффициента на калорийность (0,55) оно возрастало до 300 тыс. т. Для доставки такой массы топлива на Камчатку требовалось до 130 пароходов, общая стоимость фрахта которых на двадцатидневный срок составляла около 3 млн иен [18, л. 16]. Использование камчатского угля обещало существенную экономию валюты и высвобождение тоннажа для перевозки народно-хозяйственных грузов.

Основные угольные базы Камчатки размещались на ее восточном побережье — в Петропавловске и в Корфе. Для обслуживания краболовов, работавших на западном побережье, здесь в 1929 г. намечалось создать вспомогательную базу. Но отвлечение каждого судна на бункеровку сопровождалось недовыпуском примерно 1 000 ящ. дорогостоящих экспортных крабовых консервов. Избежать этого можно было доставкой угля пароходами-бункеровщиками непосредственно на промысел. Окончательно этот вопрос должен был решить рыбный отдел АКО, занимавшийся эксплуатацией промыслового флота, в том числе и краболовов [1, л. 200].

Кустарная разработка угля в Анадыре началась в 1926 г. Анадырские копи отличались низкой производительностью, недостатком квалифицированной рабочей силы, несвоевременным вывозом угля и отсутствием условий для его хранения. Все это вело к убыточности и свертыванию производства. В 1928 г. экспедиция И. А. Преображенского изучала свойства корфского угля. Он оказался похож на бурый. Корфские копи заработали в 1929 г. [1, л. 22]. С 1933 г. местное топливо добывалось только здесь.

Первые опыты по применению в судовых условиях анадырского и корфского углей провел в 1930 г. инженер строительно-технического управления АКО Спиридонов. В качестве опытного судна он использовал траулер «Баклан», в котле которого сжигалась смесь из сучанского и анадырского углей. В результате испытаний был сделан вывод о том, что последний можно использовать без примесей других сортов в котлах, оборудованных пароперегревателями. Для котлов без пароперегревателей рекомендовалось добавлять к нему 25 % более качественного сучанского или сахалинского. Затем проводились испытания корфского топлива. Первые сутки оно сжигалось в чистом виде, потом в смеси с другими видами. Этот уголь, считавшийся худшим, показал удовлетворительные результаты, позволив судну развить 10,5 узлов.

Так было показано, что корфский уголь может использоваться на всех судах. Его основными недостатками являлись высокая зольность, достигавшая 35 %, и низкая теплота сгорания (19 923 кДж/кг). В связи с этим рекомендовалось заменить в топках пароходных котлов колосниковые решетки на более широкие и добавить еще одну вахту кочегаров [16, л. 112—113].

Применение на судах АКО местного топлива взамен привозного позволило уменьшить непроизводительное отвлечение тоннажа, расход средств на его фрахт и покупку угля, а также сократить перебои в работе флота, вызванные недостатком топлива. Следует отметить, что последующая практика сжигания корфского угля показала, что ввиду низкой теплоты сгорания он с трудом обеспечивал поддержание давления пара в котлах «на марке», особенно в штормовых условиях. Это приводило к тому, что машины пароходов не могли развить полной мощности. Несмотря на самоотверженный труд кочегаров у раскаленных топок, скорость хода судов снижалась до 20—22 миль за вахту (5—5,5 узлов), они не выгребали против ветра и волн, теряли управляемость и часто оказывались в критическом положении.

Улучшить качество добывавшегося в Корфе угля можно было путем его обогащения. Сортировка и брикетирование позволяли повысить теплоту сгорания на 60 %. Для этого на копиях следовало пустить фабрику по производству угольных брикетов.

Плохое качество часто имел и тавричанский уголь. 19 ноября 1929 г. СНК СССР принял особое постановление об использовании 25 % его по отношению ко всему количеству, потребляемому судами. Из-за трудности поддержания паров этот уголь следовало жечь на стоянках с тем, чтобы в плаваниях потреблять более качественный [1, л. 91].

С учетом успешных результатов испытаний, 10 сентября 1930 г. дирекция АКО решила построить несколько катеров для Анадыря, Корфа и Усть-Камчатска. Ввиду наличия местного топлива, их предполагали оборудовать паровыми машинами [19, л. 24 об.—26 об.].

1931 г. стал поворотным в судьбе транспортного флота АКО. В результате ряда драматических событий возникавшие ранее сомнения в целесообразности его существования были окончательно отброшены.

Осенью 1930 г. СТФ, поддержанный дальневосточными краевыми властями, обратился к правительству СССР с проектом передачи в его ведение всех морских перевозок в Охотско-Камчатском крае, в соответствии с которым к нему должны были перейти транспортные суда и портовое хозяйство АКО. Проект вызвал резкие протесты со стороны последнего, особенно против передачи принадлежащих ему судов, о чем Б. И. Гольдберг телеграфно уведомлял А. И. Микояна: «СТФ внесен проект в СТО о передаче пароходов-снабженцев АКО “Ительмен”, “Орочон”, “Эскимос”, “Якут”, “Чукотка” в Наркомпуть... Без снабженцев-пароходов работать невозможно. Передача означает полный срыв работы и снабжения рыбных промыслов, систематически срывает правильную, налаженную работу. Прошу категорически протестовать против передачи...» [20, л. 49].

4 октября 1930 г. Гольдберг отправился из Петропавловска в Москву для решения стоявших перед АКО проблем. 7 февраля 1931 г. он вернулся на Камчатку, а 11 марта выступил на общем собрании партячейки ВКП(б) коллектива АКО. По словам директора-распорядителя, по его докладу, сделанному в декабре 1930 г. на заседании комитета Камчатки и Сахалина при СТО, было вынесено специальное постановление о том, что транспортные суда АКО в СТФ отданы не будут [18, л. 5].

В соответствии с решением правительственной комиссии, 7 марта 1931 г. АКО подписал с председателем правления СТФ договор о передаче ему снабжения Камчатки. Отныне к СТФ отходило все имущество АКОбазы во Владивостоке с оплатой его по балансовой стоимости. Возражения руководства АКО, доказывавшего краевым властям, что СТФ не сможет справиться с взятыми на себя обязательствами, в результате чего путина 1931 г. может сорваться, а полуостров не получит достаточного снабжения, во внимание приняты не были.

Высказанные АКО предположения начали оправдываться уже к концу весны 1931 г. С момента заключения договора СТФ систематически

стал нарушать свои обязательства по организации регулярных рейсов, своевременной погрузки и разгрузки пароходов [20, л. 46].

Выполняя соглашение, АКО передало СТФ во Владивостоке склады, авто-гушевой транспорт, буксир «Гольд», моторный катер «Охота» и 19 плаведниц, в том числе корпус бывшего парохода ДФ «Сишан», использовавшийся АКОбазой как пирс. СТФ сразу же после заключения договора переставил корпус «Сишана» на м. Клет для обслуживания своих судов, в результате чего грузооборот АКОбазы снизился вдвое. Из числа переданных плавсредств на ней остались только пять, остальные отправились в распоряжение торгового порта.

Результаты такой «модернизации» не замедлили сказаться: с начала отправки путинных грузов на пирсе АКОбазы мог грузиться только один пароход. Еще три могли медленно обрабатываться на рейде при помощи пяти оставшихся маломерных суденышек. Плохо обстояло дело и с автотранспортом, который выделялся в количестве не более 15 % от потребности. Итогом этого стал срыв всех без исключения срочных северных рейсов расписания 1931 г.

На них СТФ выставил фрахованные пароходы «Промть», «Проспер», «Проминент» и другие, которые для этой цели совершенно не подходили, так как не имели специальных пассажирских помещений, отличались тихоходностью и малыми запасами угля. Их и без того малая грузоподъемность не была использована полностью: недогруз леса и угля на некоторых судах достигал 60 %. В то же время на них не разместили необходимые Камчатке оборудование, промысловое снаряжение и продовольствие. Дефицитное жидкое топливо доставлялось в пределах «голодной нормы». В результате его не хватало не только АКО, но и пришлось останавливать электростанции в Петропавловске.

По словам Гольдберга, эти «прорывы были частично восполнены снабженцами АКО. Не будь у АКО собственных пароходов, Камчатка имела бы огромные трудности в самые тяжелые периоды года. Эти же суда спасли положение и в 1930 году, проделав впервые в водах Тихоокеанского бассейна так называемые “Ледовые походы”. Считавшееся до 1930 года невозможным сообщение материка с Камчаткой в зимний период преодолено снабженцами АКО» [21, л. 9—10]. Заверение СТФ об отправке в Петропавловск на зиму ледокола не было выполнено. В результате часть пароходов оказалась в порту в ледовом плену и вынуждена была простаивать в ожидании таяния льдов.

Недостаточное снабжение огромного края продовольствием привело во многих районах к голоду, сопровождавшемуся вспышками

цинги. По информации, полученной 29 апреля 1931 г. из Уэлена, «население района жило впроголодь». В этом же месяце с Шантарских островов сообщали о том, «что заболеваемость в 1931 г. была значительно выше и разнообразнее, чем за прошлое время». Кихчикский рыбокомбинат также телеграфировал о неудовлетворительном снабжении, приведшем к нехватке продуктов для детей. Козыревск докладывал о «большой заболеваемости цингой... необходимости увеличить нормы», аналогичные вести шли и из Анадыря. «Еще раз отмечу, что только героические походы снабженческих пароходов АКО частично могли восполнить пробелы 1930 и 1931 гг.», — писал Гольдберг [21, л. 11].

8 декабря 1931 г. директор-распорядитель АКО, находясь в Москве, обратился в Наркомснаб СССР с рапортом, в котором излагал обстоятельства передачи имущества АКО в ведение СТФ и последовавшие за этим события. 7 марта 1931 г. АКО заключило с СТФ два договора о выполнении им транспортно-экспедиторских операций и морских перевозок. «Восемь месяцев истекшей работы СТФ дают полное основание заявить, что последний не только не выполнил принятых на себя обязательств, но причинил АКО огромные убытки, явившиеся следствием поздней подачи СТФ пароходов и недозавоза на Камчатку вовремя грузов. Эти убытки определяются АКО в сумме до трех миллионов рублей», — докладывал Гольдберг наркому А. И. Микояну.

Невыполнение первого договора, выразившееся в несвоевременной разгрузке железнодорожных вагонов, в не оформлении недостачи и порчи грузов в пути, а также в продаже и использовании на собственные нужды без ведома АКО части принадлежавших ему товаров, вызвало потери в размере не менее 400 тыс. руб.

Нарушение второго соглашения привело к тому, что большинство срочных рейсов оказалось сорванным, в результате чего тысячи завербованных для работы на Камчатке людей месяцами проживали во Владивостоке за счет общества, в то время когда оно испытывало острую нужду в рабочих руках. Промысловое снаряжение, оборудование и стройматериалы оказались задержанными на два-три месяца. Один из анадырско-чукотских рейсов сорвался совсем, что замедлило строительство Анадырского рыбокомбината, сказавшись на ходе рыбной путины в северных районах и снабжении «туземного населения», особенно на Командорах. Недозавоз дефицитного на Камчатке жидкого горючего вызвал в ряде рыбопромысловых, сельскохозяйственных и лесозаготовительных районах значительные простои, приведшие к убыткам в сумме до 1 400 тыс. руб. [20, л. 88].

Эмоциональные свидетельства Гольдберга, лица заинтересованно-го, подтверждаются беспристрастной информацией о работе СТФ, сообщенной 15 января 1932 г. на заседании президиума Камчатского окрисполкома. В соответствии с ней, из намеченных СТФ на 1931 г. 37 срочных рейсов были выполнены 20, то есть всего 54 %.

Однако валить всю вину за создавшееся положение только на СТФ было бы неверно. Выполняемые им рейсы затягивались, в том числе, и по вине самого АКО. Так, в Усть-Камчатске из-за отсутствия плавсредств от 40 до 58 суток простаивали пароходы «Вацлав Воровский», «Юбае-Мару» и «Орочон». Суда были превращены в своеобразные плавучие склады, из которых АКО брало необходимые ему на каждый день грузы. В качестве еще одной причины неудовлетворительной работы СТФ называлось несвоевременное предоставление заявок грузоотправителями и необеспеченность их (так, АКО подало две заявки по грузообороту через петропавловский порт: первая на 227 601, вторая — на 107 000 т. Фактический же грузооборот порта составил всего 48 197 т) [22, л. 28].

С целью стабилизации снабжения Камчатки, руководство АКО работало проект постановления коллегии Наркомснаба СССР о работе общества, сохранившийся в виде фрагментов рукописи. Значительное место в нем отводилось взаимоотношениям АКО и СТФ. Считая, что СТФ не справился с выполнением взятых на себя обязательств и «нанес этим ущерб хозяйству Камчатки», АКО требовало расторжения заключенных соглашений. Общество просило разрешения предъявить к взысканию убытки, полученные из-за несвоевременной подачи пароходов под грузы и перевозку рабочих, и приступить к срочной организации грузовых работ своими силами [20, л. 48].

Его предложения были приняты и в декабре 1931 г. оформлены в виде распоряжения Наркомснаба СССР, предписывавшего директору-распорядителю АКО расторгнуть договор от 7 марта 1931 г., возложить убытки на СТФ, предъявив последнему иск об их возмещении, приступить к налаживанию погрузо-разгрузочных работ собственным аппаратом и обеспечить необходимый для этого транспорт [20, л. 97].

«В интересах срочного выправления дела на будущее» дирекция АКО разорвала договор и потребовала от СТФ возврата всего переданного ему имущества. Одновременно Гольдберг обращался к Микояну с просьбой решить в Народном комиссариате водного транспорта СССР (Наркомвод СССР или НКВТ СССР) вопросы о выделении СТФ достаточного количества судов для выполнения расписания,

ледокола для петропавловского порта и не менее четырех судов «для малого каботажа с припиской их к петропавловскому порту» [20, л. 88].

12 декабря 1931 г. Наркомснаб СССР направил в адрес Дальневосточного краевого комитета ВКП(б) и крайисполкома обращение за подписью Микояна с просьбой не вмешиваться в оперативную работу конторы АКО, предлагая «помогать последней в выполнении возложенных на нее задач». В частности, Микоян просил «разъяснить неправильность решения окружных организаций, санкционированных крайисполкомом... и пересмотреть требующее немедленной отмены решение крайкома партии... о передаче СТФ пароходов-снабженцев АКО».

Распоряжение аналогичного содержания в этот же день ушло в адрес Союзвостокрыбы, координирующего органа рыбной промышленности на Дальнем Востоке: «В целях уточнения организации взаимоотношений между Союзвостокрыбой и АКО, в соответствии с вытекающими из постановления СТО от 30 ноября сего года задачами, предлагаю Союзвостокрыбе... не допускать оперативного вмешательства в текущую работу аппарата АКО, как на Камчатке, так и в подведомственных дирекции АКО представительствах в Москве, Владивостоке и других пунктах помимо дирекции АКО» [20, л. 96].

Точка в истории с передачей имущества и пароходов АКО в ведение СТФ была поставлена в конце 1931 г. Это дело рассматривалось на самом высоком уровне — в комиссии политбюро ЦК ВКП(б) — где, по сообщению Микояна, «единогласно нами всеми было принято категорическое постановление — не передавать!»

Пока в различных инстанциях разрешались стратегические вопросы деятельности АКО, его собственный транспортный флот продолжал работать. В 1931 г., после передачи ряда судов Кработресту, он состоял всего из пяти судов: пароходов «Эскимос», «Якут», «Орочон», «Ительмен» и парусно-моторной шхуны «Чукотка». Шхуна погибла во льдах Чукотского моря на пути к о. Врангеля 1 августа этого же года.

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

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

Обслуживание грузовых работ производилось при помощи рейдовых и речных судов, находившихся в распоряжении управления транспорта и связи (морского управления). Их работой руководили агентства в Петропавловске и Усть-Камчатске. В 1931 г. рейдовый флот общества полностью не обеспечивал потребности транспортного флота и речных перевозок.

По окончании навигации 1931 г. управление транспорта и связи констатировало плохое техническое состояние судов. Следует отметить, что «окончание навигации» для пароходов АКО было достаточно условным понятием, так как они работали на камчатском побережье и в зимние месяцы, в то время как суда СТФ в конце октября обычно возвращались во Владивосток. Работа в тяжелых льдах привела к тому, что «Якут» получил пробоину и нуждался в постановке в док, «Эскимос» во время выполнения одного из рейсов потерял якорь, а «Орочон» требовал капитального ремонта, хотя незадолго до этого прошел докование. «Ительмен» нуждался в замене нескольких листов обшивки в носовой части.

«Причины плохого состояния наших пароходов по механизмам заключаются в частой сменяемости механиков, в большинстве случаев механики, за неимением кадров, малоквалифицированы. Кроме этого, это объясняется тем, что управление транспорта и связи имело недостаточную связь с Дальзаводом, со стороны последнего была вредительская задержка и отказ от ремонта судов. Кроме того, наши пароходы грузились не нашими средствами, а Совторгфлотом» [23, л. 87].

Еще одной причиной, снижавшей эффективность работы флота, было отсутствие в петропавловском порту судоремонтной мастерской. Это заставляло обращаться за услугами к владивостокскому Дальзаводу, вечно перегруженному заказами, теряя тем самым много времени и средств. Строительство мастерской в Петропавловске в 1931 г. продолжалось, однако из выделенных на это 200 тыс. руб. к 1 ноября было освоено всего 31,7 тыс., то есть 15,8 % [24, л. 12—13].

На оборачиваемости судов, помимо тяжелых метеусловий на камчатском побережье в весенний и осенний периоды, сказывались низкие темпы погрузо-разгрузочных работ. Ускорить их, по мнению Гольдберга, можно было следующими мерами: «Нужно, чтобы пароходы, отправляющиеся на западное побережье, имели на своем борту артельные команды грузчиков, чтобы не отрывать рыболовецкие силы от их основной работы. До сего дня пароходы не имели ни одной команды грузчиков, ни одной артели... Кроме того, нельзя посылать

пароходы туда, где нет бухт. Приходится забрасывать груз плавсредствами, которые все на учете во время рунного хода рыбы». Гольдберг предлагал доставлять плавсредства, необходимые для выполнения грузовых операций, на борту приходящих в комбинаты пароходов [25, л. 118]. (Как известно, аналогичным образом разгружал свои суда на Камчатке купец А. Ф. Филиппеус еще в 1880-х гг.).

Особенно тяжело было работать зимой. Сложности зимнего плавания на Камчатку усугублялись отсутствием здесь ледокола. По этой причине суда длительное время простаивали в Петропавловске и на побережьях. Как известно, руководство АКО неоднократно пыталось заполучить ледокол от СТФ. 20 декабря 1930 г. управление СТФ назначило комиссию из опытных капитанов и механиков для осмотра ледореза «Ф. Литке» с целью определения его пригодности для работы в Авачинской губе. Результаты осмотра оказались неутешительны: техническое состояние судна не позволяло ему выполнить даже переход до Петропавловска. Имевшийся в распоряжении владивостокского торгового порта ледокол «Богатырь» признавался непригодным для отправки на Камчатку «вследствие маломощности», а другие ледокольные суда были заняты в Приморье [17, л. 12, 56].

Вот лишь несколько эпизодов, иллюстрирующих условия, в которых зимой 1931 г. находились суда в петропавловском порту. 7 февраля капитан «Якута», загруженного углем, получил рейсовое предписание за подписью управляющего владивостокской конторой АКО Базыкина. «Вам 8 февраля утром надлежит сняться из Владивостока и следовать рейсом по назначению в Петропавловск-на-Камчатке с заходом в Хакодате, где пополнить запас пресной воды для своей потребности [до] 400 т. Какое количество пресной воды Вы должны взять в Хакодате для снабжения судов, стоящих в Петропавловске, Вы получите распоряжение в Хакодате через Внешторг (суда, вмерзшие в лед в Петропавловске, не могли из-за отсутствия ледокола подойти к пирсу в ковше для получения воды из портового водопровода. — С. Г.).

В Вашем распоряжении имеется на пароходе грузовая артель в количестве 37 чел. для разгрузки в Петропавловске. В целях наиболее успешной разгрузки в Петропавловске используйте команду Вашего парохода. Из количества погруженного на Ваш пароход угля как груз, перегрузите в Петропавловске на стоящие там пароходы “Орочон” и “Коряк” по 600 т каждому, всего 1 200 т, а для нужд своего парохода оставьте угля 300 т, а остальной остаток угля, как груз сдайте на петропавловскую базу АКО» [26, л. 69].

«Якут» подоспел в Петропавловск вовремя: здесь запасы угля на судах и в порту подходили к концу. 24 февраля 1931 г. в морском управлении состоялось совещание о выводе пароходов АКО изо льда. В первую очередь в освобождении от ледового плена нуждался краболов «Коряк», на котором топливо уже заканчивалось. Состояние льда не давало возможность «Якуту», стоявшему на расстоянии около трех миль, подойти к нему и перегрузить уголь. Находившийся неподалеку «Эскимос» также не мог дать «Коряку» топлива, так имея сломанный брашпиль, в случае шторма и поломки льда он должен был быть готов держаться в море под машиной. Совсем мало угля было на «Орочоне».

Всего суда имели 2 775 т топлива, на угольной площадке петропавловского порта хранилось еще 400 т низкокачественного тавричанского угля. Для того чтобы добраться до Владивостока, четырем пароходам требовалось 2 200 т угля, следовательно, для стоянки его оставалось 975 т. Расход топлива в сутки по судам колебался в пределах 12—16 т, составляя в сумме 49,5 т. Значит, его могло хватить на двадцать дней, после чего пароходы должны были приступить к сжиганию запасов, необходимых для перехода до Владивостока.

В результате обмена мнениями совещание решило ускорить разгрузку «Коряка» и «Эскимоса», так как медленно шедшие грузовые работы способствовали увеличению расхода воды и топлива, тратившихся для обеспечения постоянной подачи пара к лебедкам. Разгрузка судов, ведшаяся на лед Авачинской бухты и требовавшая ежедневно шестьдесят подвод и три трактора, могла быть закончена за неделю. Одновременно нужно было организовать подачу угля на суда с площадки на м. Сигнальный. Капитан «Орочона» Н. В. Ушаков заявил, что на пароходе его осталось всего 80 т и ему «нужно давать уголь также немедленно... если дотянуть до последних дней, то может случиться пурга или другое обстоятельство, которое помешает дать уголь, и тогда “Орочон” может пострадать».

Недостаток на «Коряке» пресной воды пришлось возобновлять при помощи судового испарителя, пустив его в действие на время выгрузки. Это вызывало увеличение суточного расхода угля еще на четыре тонны. Тогда в целях экономии прекратили освещение судна в ночное время. С целью более рационального использования времени вынужденной стоянки и подготовки к весенним рейсам решено было произвести ремонт пароходов силами команд [26, л. 68—68 об.].

Результаты работы флота АКО в 1931 г. подводились 7 февраля 1932 г. Они отражены в табл. 3.5, построенной по данным [24, л. 85].

Таблица 3.5

Название судна	Грузоперевозки, т		Себестоимость тонны, руб.		Пассажиры, чел.	
	план	факт, (%)	план	факт	план	факт
«Эскимос»	12 000	4 771 (39,8)	28,2	64,0	—	524
«Якут»	12 000	3 900 (32,5)	27,0	79,0	—	233
«Орочон»	18 000	12 400 (68,8)	27,0	35,0	—	1 554
«Ительмен»	18 000	4 400 (24,4)	22,0	80,0	—	350
«Чукотка»	1 000	—	185,0	—	—	—
Итого:	61 000	25 471 (41,8)	57,84	64,5	—	2 661

Эксплуатация пяти судов стоила 1 779,3 тыс. руб. Общее выполнение годового плана с учетом перевозки пассажиров, включая «Чукотку», составило всего 46,1 %. Высокая стоимость перевозки одной тонны груза на «Эскимосе» в навигацию 1931 г. объяснялась тем, что он поздно вышел из ремонта и совершил только один рейс по западному побережью, сделав большое количество заходов. «Якут» работал на охотском побережье также со множеством остановок. «Ительмен» в июле направился на восточное побережье до Уэлена, имея на прямом и обратном пути стоянки в 33 пунктах. На нем себестоимость перевозок была наиболее высокой.

Тарифы на перевозку грузов на судах АКО взимались по ставкам СТФ, то есть по 25 руб. за тонну. С учетом этого плановый убыток по перевозкам должен был составить 375 тыс. руб., но из-за громадного невыполнения плана он возрос более чем втрое против ожидаемого, превысив 1 200 тыс. руб.

В течение навигации 1931 г. флот АКО имел большие простои, в том числе и вызванные тем, что «Якут», «Эскимос» и «Орочон» зимовали в Авачинской бухте. «Якут» простоял в Петропавловске 60 дней, притом, что в нормальных условиях его выгрузку можно было произвести за неделю. Он вышел во Владивосток на ремонт только в апреле. «Эскимос» простоял во Владивостоке с 1 по 25 января 1931 г. из-за отсутствия угля и воды. В Петропавловске он находился с 7 марта по 14 апреля (вместо 10 дней при нормальной выгрузке — целых 66). По приходу во Владивосток с 30 апреля пароход встал в ремонт, в котором пребывал до 11 августа, то есть 101 день.

«Ительмен» вышел из Владивостока 10 июля. По возвращении из Петропавловска он должен был встать в док, но его не получил. Судно стояло в ремонте 173 дня. В следующем рейсе пароход потерял на рейде Корфа 23 дня вместо плановых 4. «Орочон» с 1 января по 11 апреля, то есть 101 день, находился в Петропавловске из-за

отсутствия ледокола. Во время вынужденной стоянки его экипаж откликнулся на просьбу городской больницы о помощи: «Горбольница нуждается в исправлении кроватей и т. д.». 24 марта 1931 г. общее собрание судовых ячеек ВКП(б) и ВЛКСМ постановило «организовать ударную бригаду для выявления, помощи, ремонта из тов. Коршунова, Манькова, Гутман и Рачек» [27, л. 320].

По прибытии во Владивосток «Орочон» с 20 апреля больше месяца ожидал бункерный уголь. Во время следующего рейса в Петропавловск пароход из-за недостатка плавсредств для рейдовой выгрузки потерял еще восемь дней. В Усть-Камчатске он находился 50 дней, 35 из них простояв непроизводительно. В это время здесь скопилась масса иностранных судов, для которых «Орочон» служил перевалочным складом. На обратном пути в Петропавловске он вновь из-за отсутствия угля потерял 20 дней, а вместо 15, отведенных на погрузку по плану, грузился с 9 сентября по 19 октября, то есть 40 суток [26, л. 86].

Обстоятельства, вызвавшие столь длительный простой, и пути решения топливной проблемы рассматривались на собрании ячейки ВКП(б) парохода, прошедшем 18 августа. Ниже приведен протокол этого собрания. «Слушали: сегодня исполнилось семь суток нашей стоянки в Петропавловске. Имеемый [в порту] уголь из запаса ГПУ не дают. Во Владивостоке для парохода “Орочон” имеется обеспеченность на полный груз, главным образом, снабжение [для] Петропавловска, Усть-Камчатска, островов.

Постановили: дальнейшую стоянку судна в Петропавловске при остром недостатке снабжения островов, Усть-Камчатска и Петропавловска считать виной нераспорядительности местных окружных организаций. “Свирьстрой” 18 августа в 20 часов находился в 380 милях от Петропавловска, на котором имеется 90 т угля с грузом. “Свирьстрой” идет чукотско-анадырским рейсом, на пути которого “Волховстрой” выгрузил 200 т угля. Тральщик (рыболовный траулер. — С. Г.) “Гагара” вышел из Владивостока 15 августа, рейс которого на о. Врангеля из-за позднего времени с выходом из тяжелых льдов в этом году в полярном море, безусловно, опадает, а значит — уголь в количестве 100 т можно без ущерба взять и с “Гагары”.

По имеющимся сведениям агента СТФ в Петропавловске, из Японии 12 августа вышел пароход под погрузку угля на Сахалин для петропавловского порта, его следует ожидать в конце этого месяца. При всем этом положении мы имеем, что уголь ГПУ взять, безусловно, можно и нужно обязательно. Если этот уголь предназначается для сторожевого

корабля “Воровский” под бункеровку не ранее 25 августа, то есть, когда в Петропавловск придет “Свирьстрой”, то вина в задержке “Орочона” удваивается за счет неумения использования внутренних ресурсов, своего тоннажа. Следует учесть, [что] рунный ход рыбы кончается максимум к 1 сентября. Чем дольше затягивается стоянка “Орочона” в Петропавловске, тем хуже с углем, потребность в котором увеличивается с каждым днем. За счет бесполезной стоянки “Орочона” имеем фрахт заграничных судов, связанный с расходом валюты.

Учитывая опыт работы 1928 г., когда Николаевск-на-Амуре остался без продовольствия и муки из-за несвоевременного завоза на пароходах, коммунисты парохода “Орочон” просят окружком ВКП(б) принять самые решительные меры, снабдить “Орочон” 200 т имеемого у ГПУ угля, пополнив это за счет угольщика-снабженца, который, еще раз повторяем, должен быть в Петропавловске в конце этого месяца, в крайнем случае, за счет груза и угольных ям “Свирьстрой” и “Гагары”» [27, л. 370].

Длительное бездействие сказалось на дисциплине и настроении комсостава и команды. Старший помощник капитана, ранее придерживавшийся в отношении с командой «метода старорежимной дисциплины», увлекся выпивкой. Его примеру последовали и другие командиры. Пьянствовать начала и команда. Между матросами произошла драка, нередкими стали выходы в нетрезвом виде на вахту. Команда высказывала претензии к старшему помощнику, а также возмущалась тем, что капитан посадил плотника за провинность в канатный ящик [27, л. 371].

Общий простой всех пароходов АКО в 1931 г. достиг 906 дней, из них по неуважительным причинам — 814. Убыток, вызванный простоем, определился по среднесуточной стоимости содержания судов в 1 221 тыс. руб. [26, л. 86 об.].

Зимой 1931—1932 гг. практика ледовых рейсов была продолжена: в ноябре на Камчатку отправились «Эскимос» и «Якут». При отправке пароходов в рейс АКО вновь столкнулось со сложностями в обеспечении их углем. 29 ноября 1931 г. Гольдберг обращался за помощью в Наркомснаб СССР: «...Дальгюль отказал АКО в выдаче 1 000 т сучанского угля для отправки двух снабженцев-пароходов “Эскимос” и “Якут”, уходящих на Камчатку в зимние рейсы при самых тяжелых условиях плавания... прошу распоряжения о выдаче» [20, л. 64].

Двухлетние усилия АКО по обзаведению ледоколом успехом так и не увенчались: простои судов из-за тяжелой ледовой обстановки

продолжались. 7 февраля 1932 г. на заседании дирекции АКО Гольдберг, в ответ на замечание присутствующих «чем терпеть убытки, лучше было бы купить ледокол», пояснил, что сделать этого не удастся, так как его можно заказать только за рубежом, на что потребуются большие средства и время. Здесь же он заметил, что уже полтора года имеется распоряжение СНК СССР о переброске из Владивостока в Петропавловск ледокола «Казак Хабаров». Кроме него, было подготовлено постановление Хабаровского крайкома ВКП(б) и Далькрайисполкома, «но все равно, в результате ледокола мы не имеем» [26, л. 93].

В начале 1931 г. на постройку и ремонт морского, рейдового и речного флота АКО было отпущено 2 млн руб. Весной выяснилось, что эта сумма не отвечает реальной стоимости работ, и в марте она была приведена в соответствие с действующими ценами. Владивостокская контора АКО составила заявки на строительство четырех рейдовых катеров со стальными корпусами и нефтяными двигателями мощностью по 180 л. с. общей стоимостью 360 тыс. руб. Кроме них было решено заказать восемь катеров для р. Камчатки с двигателями по 100 л. с. стоимостью 228 тыс. руб., девять малых катеров с моторами по 50 л. с. общей стоимостью 270 тыс. руб., а также другие плавсредства. Договор на постройку этих судов и ремонт крупных морских пароходов был заключен с Дальзаводом [26, л. 88].

В 1932 г. плановые потребности АКО выражались в 259 600 т грузов, из которых 200 000 должны были перевезти суда СТФ, а на долю АКО приходилось 59 600 (источник [28] называет другую цифру — 62 900 т). Численность морского транспортного флота в этом году не изменилась, он по-прежнему состоял всего из четырех пароходов. Они предназначались исключительно для обслуживания путины: на западное побережье направлялись «Ительмен» и «Орочон», на восточное — «Эскимос» и «Якут». План первого квартала (15 200 т) был выполнен ими на 108,5 %: суда перевезли 16 500 т.

Техническое состояние двух первых судов оценивалось как удовлетворительное, остальные после зимнего плавания нуждались в доковании и ремонте. Особенно сильно в ледовых рейсах пострадал «Якут». В 1932 г. котлы пароходов во время ремонтов предполагалось приспособить к сжиганию корфского угля [29, л. 51].

Трансфинплан 1932 г. предписывал «Орочону» выполнить пять рейсов. Два плавания в Японию не состоялись из-за отсутствия груза, а вместо двух рейсов в Озерную был сделан один с заходом в Ичу,

Крутогурово и Кихчик. Изменение маршрута было вызвано нехваткой тоннажа судов СТФ, выделенных для работы на западном побережье Камчатки. По этой же причине пароход вместо рейса на восточное побережье еще раз ходил на западный берег Камчатки и охотское побережье.

«Якут» вместо четырех плановых рейсов совершил всего три: осенний не состоялся из-за отсутствия бункерного угля. «Ительмен» вместо четырех плаваний сделал два: сорвалось весеннее по маршруту Владивосток — Петропавловск и не состоялось осеннее из-за традиционной нехватки топлива. Наиболее удачно в 1932 г. работал «Эскимос», единственный пароход, справившийся с заданием [30, л. 40—43].

Всего в течение 1932 г. суда АКО перевезли 42 925 т и 7 218 пассажиров, что составило 73,5 % установленного годового плана. При этом рейсовые задания (план-наряды) были выполнены на 117 %. Результаты работы транспортных судов АКО за 1932 г. приведены в табл. 3.6, составленной по данным [30, л. 44].

Таблица 3.6

Показатель	Трансфинплан			План-наряд		
	задание	факт	%	задание	факт	%
Миль плавания	53 572	41 327	77,2	37 734	41 327	109,5
Скорость, уз.	7,4	6,6	89,2	6,7	6,6	98,5
Исп. грузоп., %	46,0	51,8	112,6	46,4	51,8	111,7
На ходу, ч	9 192	6 377	69,4	6 305	6 377	101,2
Стоянка, ч	19 121	15 637	81,8	13 587	15 637	115,1
Время рейса, ч	28 320	17 722	62,6	19 892	17 722	112,3
Грузы, т	62 900	42 925	68,3	37 955	42 925	113,1
Пассажиры, чел.	5 300	7 218	132,6	4 903	7 218	147,2
Выполнение, %	100	73,5		100	117	

Основным недостатком в работе флота в 1932 г. вновь, как и ранее, являлись большие непроизводительные простои во Владивостоке. На 1 августа суммарное опоздание прибытия пароходов на промыслы составило 300 дней. Снова напряженное положение складывалось с доставкой жидкого топлива в рыбокомбинаты [21, л. 11].

В состав рейдового флота в течение 1932 г. вошли более двадцати заказанных в прошлом году катеров, восемь барж и десять кунгасов. Рейдовый флот, выполнявший операции по погрузке и разгрузке пароходов и перевозивший грузы по рекам Камчатка, Анадырь и Авача, в начале 1932 г., после исключения ряда износившихся судов, насчитывал 52 единицы. Эта численность была явно недостаточной и не покрывала потребностей общества, табл. 3.7 [29, л. 52].

Таблица 3.7

Пункт	Требуется, шт.			Фактически, шт.		
	катера	кунгасы	баржи	катера	кунгасы	баржи
Петропавловск	12	25	—	7	11	—
Усть-Камчатск	13	6	7	4	2	5
Корф	2	1	6	—	1	—
Анадырь	16	18	—	10	12	—
Итого:	43	50	13	21	26	5

Особое внимание общество в 1932 г. намечало уделить работе своего рейдового и речного флота по обеспечению перевозок угля из Корфа и по р. Камчатке.

24 июля 1932 г. дирекция АКО рассматривала вопрос о строительстве в Корфе обогатительной фабрики для переработки местного угля. Предполагалось наладить на ней производство угольных брикетов, которые мог использовать и морской флот. Они должны были выпускаться в ненавигационный период, а затем складироваться до прихода за ними пароходов [31, л. 119 об.].

В 1932 г. была обозначена задача переноса ремонтной базы флота на Камчатку. «Ремонт пароходов должен производиться на Камчатке, в этом отношении мы должны покончить с материком и все строительство производить на Камчатке. А управление транспорта и связи никаких мер не принимает, чтобы докование производить здесь, чтобы ремонтировать пароходы» [26, л. 93]. Но до реального создания предприятий, способных проводить доковый ремонт, в Петропавловске еще не было никаких условий, пока здесь действовали лишь маломощные механические мастерские АКО.

В целом работа мастерского транспорта за пять лет деятельности АКО (1928—1932 гг.), совпавшие с первой «сталинской» пятилеткой, характеризуется приведенными ниже показателями. Фактическое вступление специализированных транспортных судов в строй в названный период показано в табл. 3.8, построенной по данным [11, л. 26].

Таблица 3.8

Год	Судно, дедвейт, т	Суммарный дедвейт, т
1928	«Чукотка», 620	
1928	«Охотск», 1 354	1 965
1929	«Якут», 4 340	
1929	«Эскимос», 4 952	11 257
1930	«Ительмен», 6 700	
1930	«Орочон», 6 800	24 757

Суммарный грузооборот АКО в 1928—1930 гг. отражает табл. 3.9.

Таблица 3.9

Характер груза, т	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Снабжение населения	5 000	7 200	17 000	21 100	30 000
Прочий завоз	35 000	50 000	181 000	91 900	93 000
Вывоз продукции	30 000	42 000	51 200	54 800	53 500
Итого:	70 000	99 200	149 200	167 800	176 500

Распределение этого грузооборота по судам различных ведомств, обслуживавших Камчатку (АКО, СТФ и фрахтованного иностранного флота), характеризует табл. 3.10.

Таблица 3.10

Владелец	Снабгруз, т, (%)	Прочий завоз, т (%)	Вывоз, т (%)	Всего, т (%)
<u>1928 г.</u>				
АКО	1 600 (32)	—	—	1 600 (2,3)
СТФ	—	8 000 (20)	6 000 (20)	14 000 (20)
Фрахт*	3 400 (68)	27 000 (80)	24 000 (80)	54 400 (77,7)
Итого:	5 000	35 000	30 000	70 000
<u>1929 г.</u>				
АКО	4 200 (58)	3 300 (6,6)	5 500 (13)	13 000 (13)
СТФ	3 000 (42)	8 000 (16)	6 500 (15)	17 500 (18)
Фрахт*	—	38 700 (77,4)	30 000 (72)	68 700 (69)
Итого:	7200	50 000	42 000	99 200
<u>1930 г.</u>				
АКО	17 000 (100)	4 500 (2,5)	4 500 (9)	26 000 (10,5)
СТФ	—	22 400 (12,4)	2 400 (4,7)	24 800 (10)
Фрахт*	—	42 500 (78,6)	38 700 (75,4)	81 200 (72,5)
Кработоргест	—	11 600 (6,5)	5 600 (10,9)	17 200 (7)
Итого:	17 000	81 000	51 200	149 200
<u>1931 г.</u>				
АКО	21 100 (100)	5 300 (5,7)	1 800 (3,3)	28 200 (17)
СТФ	—	36 400 (40)	13 400 (24,5)	49 800 (30)
Фрахт*	—	50 200 (54,3)	39 600 (72,2)	89 800 (53)
Итого:	21 100	91 900	54 800	167 800
<u>1932 г.</u>				
АКО	24 000 (80)	20 000 (21,5)	8 800 (16,5)	52 800 (30)
СТФ	2 300 (8)	22 000 (23,5)	2 000 (3,8)	26 300 (15)
Фрахт*	3 700 (12)	51 000 (55)	42 700 (79,7)	97 400 (55)
Итого:	30 000	93 000	53 500	176 500

* Имеется в виду фрахтованный иностранный флот.

Данные табл. 3.9 и 3.10 показывают, что рост грузооборота АКО соответствовал устойчивому расширению его рыбной промышленности. С 1928 по 1932 гг. объем перевозок вырос с 70 000 до 176 500 т, то есть в 2,52 раза, а добыча сырья увеличилась со 110,2 до 672,0 тыс. ц, то есть более чем в шесть раз. Резкое увеличение грузопотока в 1930 г. можно объяснить состоявшимся в этом году переводом аппарата АКО на Камчатку и вызванной этим активизацией строительства в Петропавловске, потребовавшей доставки дополнительных стройматериалов и оборудования.

Явно прослеживается тенденция к сокращению использования фрахованного иностранного флота: с 80 % в 1928 г. до 55 % в 1932 г. При этом роль собственных судов АКО возрастала: с 6,6 % в 1929 г. до 21,5 % в 1932 г. Одновременно следует отметить достаточно четко просматривающуюся специализацию флота АКО на доставке путинных грузов (от 32 % всего их объема в 1928 г. до 100 % в 1930—1931 гг. и 80 % в 1932 г.).

В 1933 г. АКО предполагало увеличить численность своего флота за счет приобретения новых судов. 29 июля 1933 г. его дирекция рассматривала вопрос о назначении комиссии для осмотра парохода «Молот». Это судно оказалось непригодным для плавания во льдах, и от него решили отказаться. Дирекция решила обратиться в Наркомснаб с «просьбой добиться перед Наркомводом распоряжения о передаче нам парохода “Ола”, специально приспособленного к плаванию на Камчатке, имеющему специальные приспособления» [32, л. 27].

Фактически в 1933 г. флот АКО не только не увеличился, но напротив, — он сократился: пароход «Якут» временно передавался одной из дальневосточных организаций. Установить обстоятельства передачи судна не удалось ввиду утраты большей части документов, охватывавших период 1932—1933 гг., однако об этом свидетельствуют официальные отчетные данные о работе флота в 1933 г., приведенные в табл. 3.11 [30, л. 1]. Они не содержат результатов деятельности «Якута». Кроме того, подготовленный обществом «Конъюнктурный обзор» деятельности управления порта и водного транспорта за 1934 г. свидетельствует о том, что это судно вернулось «в систему АКО» только 1 января 1934 г. [28, л. 23].

Как свидетельствуют данные табл. 3.11, ходовое время флота АКО в 1933 г. составило 30,6 % общего эксплуатационного. Остальные 69,4 % пришлось на стоянки, большая часть которых была затрачена на непроизводительное ожидание бункеровки, грузов и причалов. Внеэкс-

плуатационное время (ремонт) достигло 46,2 % общего календарного и по-прежнему свидетельствовало о крайне слабой судоремонтной базе. Невысокий коэффициент использования грузоподъемности судов (в среднем 56,7 %) объясняется тем, что они перевозили большое количество пустой консервной тары.

Таблица 3.11

Показатель	«Эскимос»		«Ительмен»		«Орочон»		Все суда		
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	% вып.
Рейсы	4	2	4	2	4	3	12	7	58,3
Миль	11 945	9 345	13 079	9 980	10 295	10 077	35 319	29 402	83,2
На ходу, ч	2 304	1 368	2 256	1 560	1 872	1 412	6 432	4 340	67,5
Стоянка, ч	2 976	2 904	3 624	4 056	3 456	2 842	10 056	9 802	97,5
Ремонт, ч	3 480	4 488	2 880	3 144	3 432	4 506	9 792	12 138	80,7
Груз, т	14 900	8 490	18 100	14 494	19 300	15 200	51 490	38 184	74,2
Пассажиров	1 500	1 738	2 800	3 038	2 400	876	6 700	5 652	84,4
Грузоподъем., %	54,3	48,7	43,2	59,6	55,8	61,8	51,1		56,7

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

В 1934 г. АКО предполагало завезти на Камчатку для своих нужд 250 000 т грузов. Управление порта и водного транспорта должно было переработать 104 000 т, то есть 41,6 % этого объема [33, л. 2]. Как видно, нагрузка на флот общества должна была возрасти против 1932—1933 гг. почти вдвое. При сохранении прежней численности судов он с таким объемом перевозок самостоятельно справиться не мог. В соответствии с проектом постановления СНК СССР, составленным в недрах АКО, для усиления морского транспорта общества предлагалось в 1934 г. передать ему из Наркомвода четыре парохода: по два сухогруза и лесовоза грузоподъемностью, соответственно, по 5 000 т и 2 500 т. Фактически же в 1934 г. АКО получило пароход СТФ «Колыма» и пять паровых рыболовных траулеров.

«Колыма» начала работать в АКО 20 июля 1934 г. Этот пароход — ветеран российского Добровольного флота, построенный в Норвегии в 1906 г., — с 1911 по 1932 гг. семнадцать раз принимал участие в полярных рейсах. Его чистая грузоподъемность составляла 1 200 т. Несмотря на почтенный возраст судна, его корпус и машина находились в хорошем состоянии, замены требовали котлы и спардечная палуба. Временно до конца навигации на «Колыме» оставался прежний экипаж из моряков СТФ. Часть из них позднее перешла на работу в АКО.

Построенные в 1929—1930 гг. траулеры «Дальневосточник», «Блюхер», «Буревестник», «Восток» и «Палтус» являлись вполне современными судами и имели удовлетворительное техническое состояние. Ранее они принадлежали закрытому «за неперспективностью» владивостокскому Тралтресту. Принимали траулеры во Владивостоке. После перегона в Петропавловск они встали на ремонт и фактически вступили в строй во второй половине года: «Восток» — 6 мая, «Буревестник» — 16 июля, «Палтус» — 7 сентября, «Блюхер» — 25 сентября, «Дальневосточник» — 16 октября [28, л. 23].

Первые годы в составе АКО траулеры не использовались как промысловые, выполняя функции транспортов, ледоколов или административно-разъездных судов. Так, в соответствии с приказом № 111 от 29 марта 1935 г. «Дальневосточник» с 1 апреля до конца года выделялся в распоряжение начальника АКО [34, л. 57а].

Ненормальность такого положения понимали многие моряки. Помощник капитана «Дальневосточника» по политической части А. А. Беляков 10 октября 1935 г. докладывал руководству политсектора общества о том, что он считает «неправильным существующее отношение к траулеру со стороны АКО». Зимой 1934—1935 гг. судно использовалось как ледокол во Владивостоке, что привело к повреждению его корпуса и поломке лопастей гребного винта, вызвавшей снижение скорости хода на два-три узла.

Траулер являлся своеобразным резервом комсостава для крупных судов, в результате чего текучесть штурманов и механиков на нем была особенно велика, а их должности зачастую замещали матросы и машинисты. По распоряжению начальника АКО, зимой 1935—1936 гг. его трюмы предполагалось переделать под каюты для пассажиров. «Траулер, как судно специального назначения для лова рыбы, разрушается и использованием его не по назначению, и переделкой по прихоти администрации АКО... Невольно становимся пособниками разрушения траулера», — констатировал Беляков [35, л. 37].

Техническое состояние крупнотоннажных пароходов АКО к концу 1933 г. значительно ухудшилось, все они требовали капитального ремонта. Управление порта и водного транспорта добилось у правительства СССР на его проведение специальных ассигнований в сумме 1 275 тыс. руб. Работы проводились во Владивостоке хозяйственным способом и силами Дальзавода. Крупный ремонт стал причиной позднего вступления судов в эксплуатацию: «Орочон» вышел в первый рейс 3 апреля, «Ительмен» — 15 апреля, «Эскимос» — 16 июня и

«Якут» — 6 сентября. Тем не менее, все основные снабженческие рейсы по восточному и западному берегам Камчатки и охотскому побережью были выполнены успешно. Кроме того, руководство АКО полагало, что его суда, будучи после ремонта в хорошем состоянии, имели возможность выполнить рейсы зимой 1934—1935 гг. без обычного текущего технического обслуживания.

К концу ноября 1934 г. морской флот АКО включал «пять пароходов тоннажем 17 808 т, пять тральщиков тоннажем 772 т... На всех судах численность экипажей 448 чел., коммунистов 13, сочувствующих 14, комсомольцев 46» [36, л. 2]. К 1 ноября 1934 г. он справился с планом грузоперевозок на 89,7 % [33, л. 2].

Еще через месяц его пароходы имели следующие показатели выполнения плана: «Орочон» — 94 %, «Ительмен» — 131 %, «Эскимос» — 81 %, «Якут» — 58 %. Невыполнение объяснялось поздним окончанием ремонта судов на Дальзаводе. Управление порта и водного транспорта АКО полагало, что работу судов следует учитывать с момента их выхода из ремонта, то есть по результатам выполнения рейсовых заданий. С учетом этого, по расчетам управления, выполнение рейсовых планов каждым из четырех основных снабженцев («Ительменом», «Орочоном», «Эскимосом» и «Якутом») составляло не менее 100 % [33, л. 5].

Результаты работы крупных судов АКО в 1934 г. показаны в табл. 3.12 [37, л. 6].

Таблица 3.12

Судно	Трансфинплан		Факт*		% выполн. к плану
	груз, т	пас., чел.	груз, т	пас., чел.	
«Орочон»	17 000	—	15 980	46	94
«Ительмен»	15 500	—	17 984	2 283	131
«Эскимос»	12 500	—	7 737	2 383	81
«Якут»	8 700	—	4 199	833	58
Итого:	53 700	—	45 900	5 545	96

* Доставка одного пассажира учитывалась как перевозка тонны груза.

Грузоперевозки крупнотоннажными судами в 1934 г. (45 900 т) по сравнению с 1933 г. (38 184 т) выросли на 20,2 %.

Традиционными сложностями в работе пароходов-снабжения оставалась медленная погрузка во Владивостоке, вызванная задержками подачи грузов. По этой причине в течение года «Ительмен» простоял 45, «Эскимос» — 30, а «Орочон» — 27 суток.

Несмотря на то что руководство АКО неоднократно заявляло о том, что каботажные суда ему крайне необходимы, похоже, что их прибытие

застало его врасплох. До конца года они эксплуатировались без расписания: каждый рейс назначался самим начальником АКО, а в процессе его выполнения рейсовое задание неоднократно изменялось. Из-за подобной неплановости суда простаивали, а часть срочных грузов так и не удалось забросить на место назначения [37, л. 6—6 об.].

Тем не менее, все каботажные суда заметно перевыполнили рейсовые задания: «Колыма» — 111 %, «Буревестник» — 161 %, «Блюхер» — 150 %, «Восток» — 148 %, «Дальневосточник» — 130 %, «Палтус» — 122 % [36, л. 2]. Это факт заслуживал внимания и свидетельствовал о том, что мобильность малого флота в камчатских условиях оказалась значительно выше, чем пароходов грузоподъемностью 3 500—5 000 т.

Показатели работы каботажного флота приведены в табл. 3.13.

Таблица 3.13

Судно	План-наряд		Факт		% выпол- нения
	груз, т	пас., чел.	груз, т	пас., чел.	
«Колыма»	4 000	170	4 161	469	111
«Восток»	3 773	174	4 126	1 701	148
«Буревестник»	2 404	24	3 553	362	161
«Палтус»	840	17	840	213	122
«Дальневосточник»	612	13	530	293	130
«Блюхер»	122	51	178	82	150
Итого:	11 751	449	13 388	3 120	135

Общее количество перевезенного судами АКО груза в 1934 г. составило 59 288 т, а с учетом пассажиров — 67 953 т против плановых 104 000 т. В сумме годовое задание было выполнено всего на 65,3 %.

В ноябре 1934 г. все траулеры, кроме «Блюхера», ушли во Владивосток на ремонт и зимовку. Их дальнейшее плавание в условиях Камчатки считалось в зимний период опасным [33, л. 7]. Вскоре траулер «Палтус» был передан Дальморзверьтресту, где в течение нескольких лет использовался как зверобойное судно, промысля моржа в Северном Ледовитом океане. Так, по сообщению директора треста А. Л. Лузина, к 20 июля 1936 г. «Палтус» добыл 1 102 моржа при годовом плане в 1 000 животных [38, № 174]. Крупные пароходы продолжали работать в камчатских водах: ледовые рейсы уже прочно вошли в практику флота АКО.

Суда НКМФ СССР в 1934 г. доставили на Камчатку 71 190 т различных грузов, 6 000 т угля, 5 204 куб. м леса и 12 378 пассажиров. План завоза ими также не был выполнен (по грузу — 56 %, по пассажирам — 54 %). Во Владивосток пароходы НКМФ вывезли 22 556 т

рыбопродукции и 8 181 пассажиров. Здесь процент выполнения плана составил: по грузу — 61 %, по пассажирам — 110 % [30, л. 34].

Большинство пароходов, заходивших в Петропавловск, прибывали с нарушением расписания и неравномерно. В некоторые периоды, особенно летом, в порту собиралось одновременно до восьми судов различных ведомств. Порт же при наличии всего двух пирсов мог поставить у них только одно и обрабатывать на нем всего два трюма. При этом 120 грузчиков, которыми располагал порт, при круглосуточной работе могли выгрузить за сутки (по нормам) 520 т угля и 550 т ящичного груза. Таким образом, на разгрузку крупного парохода уходило от 7 до 10 суток. Кроме этого, его еще нужно было забункеровать водой и топливом. Остальные суда в это время простаивали на рейде в очереди, ожидая освобождения пирсов.

Рейдовая разгрузка портовыми плавсредствами отличалась невысокой производительностью (150—180 т в сутки) и значительно сократить простой судов не могла. Увеличить численность грузчиков порт был не в состоянии из-за тяжелых жилищных условий. Поэтому люди работали по двенадцать часов в сутки без выходных, отдыхая, как правило, в непогожие дни [33, л. 2].

Начальник АКО А. И. Адамович, сменивший в апреле 1934 г. директора-распорядителя Б. И. Гольдберга, 2 сентября 1934 г. докладывал наркому А. И. Микояну о мерах, которые следовало предпринять для улучшения работы порта. По мнению Адамовича, он нуждался в мощном катере со стальным корпусом и машиной мощностью 180 л. с., могущем обеспечить подход судов к причалу в течение круглого года, нескольких 100-тонных баржах и восьми 20-тонных кунгасов. Наличие такого рейдового флота стоимостью 540 тыс. руб. позволило бы проводить одновременную обработку нескольких пароходов, что привело бы к ускорению их оборачиваемости.

Для того чтобы к причалу могли подходить суда с большой осадкой, портовый Ковш требовал углубления с выемкой 160 тыс. куб. м грунта. Стоимость этих работ оценивалась в 200 тыс. руб. Сам причал нуждался в расширении затем, чтобы на стоявшем возле него судне могли одновременно вестись работы в четырех трюмах. Подобная модернизация требовала еще 600 тыс. руб. [39, л. 28].

Особенности работы судов АКО в 1934 г. отражают приведенные ниже эпизоды, почерпнутые из официальных отчетов командования судов, адресованных руководству общества. Пароход «Эскимос» с 30 июня по 1 августа 1934 г. находился на западном побережье Камчатки,

перевезя на промыслы 1 200 т угля, 1 304 бочки и более тысячи рабочих. Участвуя в конкурсе на лучшее судно АКО, его экипаж добился повышения скорости хода: за вахту пароход проходил 36—38 миль вместо традиционных 30—32. Работая на выгрузке, команда перевыполнила план на 109,6 % [35, л. 6].

С 3 августа по 6 декабря 1934 г. «Эскимос» ходил по охотскому побережью. Его первый осенний рейс с полным грузом продовольствия и 200 пассажирами длился до 28 октября. С рейсовым заданием моряки справились на 125 %. Победителем внутрисудового соревнования стал второй механик С. Н. Любимов, добившийся безотказной работы вверенной ему главной машины и «мобилизовавший машинную команду на установку к 17-й годовщине Октября динамомшины, что было сделано на два дня раньше». Вместе с ним отлично трудились машинисты Лабут и Егоров, а также другие члены экипажа — Васильев, Деев, Турпак, Коновалов. По результатам рейса 11 чел. были награждены денежными премиями.

Некоторые моряки получили повышения: третий помощник капитана Пальков стал ревизором, машинный ученик Семенюта был переведен в машинисты, четвертый механик Харламов — в третьи механики. Несколько человек заслужили взыскания в виде наложения трехсуточного ареста с исполнением служебных обязанностей за пьянство и дебош в порту, внеочередных нарядов за невыход на вахту и оставления без берега на десять суток за «неуставные» взаимоотношения с машинным учеником. Два моряка были уволены как не справившиеся с работой, среди них — за халатное несение службы — ревизор.

За время второго рейса 24 члена экипажа выполнили задание на 102—137 %. В ходе этого плавания команда занималась «самозаготовкой» продуктов, запасая икру, рыбу, балык — это помогало разнообразить пищу [35, л. 13—14].

22 сентября 1934 г. из Владивостока в очередной рейс вышел пароход «Якут». Судно получило задание снабдить Корф и Олюторку продовольствием, а затем идти на Сахалин за углем для Петропавловска. Во время захода на прямом пути в Петропавловск задание было изменено: теперь «Якуту» следовало идти вначале на о. Карагинский и в Кичигу, а затем — в Корф и в Олюторку. На обратном пути, собрав рыбопродукцию и сняв с промыслов рабочих, пароход зашел в Усть-Камчатск. Рейсовый план был выполнен на 129,7 %.

За время плавания отличился старший механик М. Н. Осколков, «сумевший организовать на протяжении всего рейса бесперебойную

работу механизмов и подготовить пароход к приему пассажиров (отопление твиндеков)». Благодарности и премии по случаю годовщины революции 1917 г. получили машинисты Либо-Чен, Мамотюк, Юн-Чжен-Рай, кочегары Фимиков, Дейчман, Кулеш, второй помощник капитана Гринько, матросы Колобов, Кужель, Кривоногов.

Помимо поощрений, за период рейса комсостав и команда «заработали» 14 взысканий. Двое моряков за серьезные проступки были уволены с судна. Главной причиной нарушений дисциплины традиционно являлось пьянство. 17 октября во время стоянки в Корфе из-за этого второй помощник прекратил выгрузку, а третий — не вышел на вахту. Происшествие случилось поздно ночью, когда капитан и его старший помощник спали, поэтому оно вовремя не было пресечено.

Осенние и зимние плавания «Якута» протекали в неблагоприятных метеоусловиях. Часть экипажа страдала морской болезнью, особенно несколько кочегаров и судовой медик (лепком). Для того чтобы поддерживать нормальное действие энергетической установки судна, на работу кочегарами были приняты пассажиры. Обязанность лепкома стал выполнять врач, ехавший на судне в качестве пассажира.

За время рейса имелись две пропажи груза: вначале оказалась разбитой бочка с огурцами, «большинство которых похищено», затем «старшим тальманом грузовой артели совместно с береговым тальманом была пробита гвоздем бочка с вином, из которой они выпили несколько литров». Виновников отстранили от работы.

Вполне возможно, что экипаж потянуло на соленькое из-за плохого питания. По замечанию помполита судна, «в полученной рейсовой норме полностью отсутствовали овощи... Из-за отсутствия овощей имеются признаки цинги». Такое положение вызвало недовольство команды: «кочегары Безносюк, Алексюк, Хотов пытались определить положение с питанием как голод... Из-за плохого питания имеются настроения с приходом в Петропавловск уйти с парохода».

Днем 3 ноября комсостав «бойкотировал командира и не вышел к обеду в кают-компанию. Так он потребовал убрать буфетчицу, которая ударила по лицу уборщицу». Бойкот стал ответом капитану на нежелание разбираться в этом «бабском» конфликте.

Образовательный и политический уровень команды повышался на специальных занятиях. Уроки проводил кружок по борьбе с малограмотностью. Специальные знания совершенствовались на технических курсах. Помимо них, капитан и старший механик ежемесячно давали

штурманам и механикам индивидуальные учебные задания и систематически проверяли их выполнение.

В декабре с ехавшими на пароходе рабочими комбинатов проводились митинги «о смерти т. Кирова, в результате которых рабочие постановили организовать бригады для помощи в погрузке парохода в Усть-Камчатске». Кроме этого, были «проработаны постановления об отмене карточной системы, организован сбор средств в помощь жертвам испанского фашизма. Всего собрано с пассажиров и команды 5 700 руб.» [35, л. 42—44].

В 1934 г. на судах АКО появилась новая должность. Приказом по НКПС СССР № 1210 от 29 апреля 1934 г. при АКО учреждался политсектор [34, л. 3]. Он должен был обеспечить политическим руководством основные производственные подразделения, в том числе, морской флот. Политсектор начал свою деятельность 6 июля 1934 г. Его центральный аппарат размещался в Петропавловске и первоначально состоял из 10 чел. Возглавлял его А. Р. Орлинский [40, л. 3]. На судах появились помощники капитана по политической части (помполиты). «Для освоения новейшей техники морского лова на судах рыбной промышленности, создания на рыболовческих судах военной дисциплины и воспитания образцового советского моряка, обеспечивающих выполнение производственных планов, создается институт помощников капитана по политической части...» — гласил приказ по Народному комиссариату продовольствия и снабжения СССР, изданный в январе 1934 г. [41, л. 1].

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

Назначение и снятие помполитов судов производилось приказами политуправления вначале НКПС СССР, а с 1935 г. — народного комиссариата пищевой промышленности СССР (Наркомпищепрома СССР или НКПП СССР). Так, 11 ноября 1935 г. приказом НКПП СССР № 17 помполитами на судах АКО утверждались: на «Якуте» — В. П. Ребров, на «Ительмене» — Н. Н. Сельянов, на «Колыме» — М. Н. Лялин, на «Кижуче» — А. С. Сучков, на «Чавыче» — И. А. Поздняков, на «Эскимосе» — В. П. Огнев, на «Ките» — В. Н. Прокофьев, на «Дальневосточнике» — А. А. Беляков, на «Блюхере» — А. В. Литвинцев. Вскоре к ним присоединились: на «Орочоне» — В. Г. Лопырев, на «Бувестник» — И. И. Петров [42, л. 31, 33].

В соответствии с духом эпохи на вооружение помполитов взят лозунг сталинского «железного наркома» Л. М. Кагановича: «Бдительность требует, чтобы мы удесятерили свою работу, бдительность требует, чтобы мы везде и всюду разили врага, до конца ликвидируя его остатки!».

Развитие рыбной промышленности Камчатки в 1930-х гг. в значительной степени сдерживалось отсутствием береговых и плавучих холодильных мощностей. В ходе разработки второго пятилетнего плана АКО (1933—1937 гг.) предполагало приобрести два плавучих рефрижератора и шесть шхун-морозилок. Совещание директоров АКО, состоявшееся 11 августа 1933 г., постановило «обязательно предусмотреть в 1934—35 г. приобретение двух плавучих мороз-рефрижераторов» [32, л. 21, 128 об.]. Упомянутым выше проектом постановления СНК СССР предполагалось в течение четвертого квартала 1934 г. передать АКО рефрижераторы, работавшие на Черном море. В их число входили «Кубань», «Волга», «Днестр» и «Нева» [43, л. 8, 11].

Эти современные суда, строившиеся в 1931—1932 гг. на Адмиралтейском заводе в Ленинграде, имели дедевейт 3 904 т и чистую валовую вместимость 1 777 рег. т. Рефрижераторы длиной 102,9, шириной 14,8 и осадкой 7,6 м были оборудованы дизельными энергетическими установками с двигателями фирмы «MAN» типа 6KZ 60/100, развивавшими мощность 2 100 л. с. Суда имели по четыре трюма с воздушным охлаждением. В АКО они так и не поступили, так как вошли в состав базировавшегося во Владивостоке «Востокрыбхолода», став первыми дальневосточными транспортными рефрижераторами.

В 1935 г. для нужд АКО на Камчатку требовалось доставить уже 300 000 т различных грузов и вывезти с полуострова 78 000 т рыбопродукции. Кроме этого, каботажными перевозками с восточного

побережья внутри области следовало перебросить еще 73 000 т угля и леса. Имевшимися крупными судами, докладывал в Москву начальник АКО И. А. Адамович, можно было доставить не более 85 000 т или 22 %. Еще сложнее обстояло дело с местными перевозками. Каботажная группа в составе парохода «Колыма» и траулеров могла обработать всего 8 700 т, то есть всего 12 % потребности.

По мнению Адамовича, «эти цифры с достаточной полнотой свидетельствуют о необходимости коренного изменения положения с транспортом... Основным условием работы транспорта мы ставим приобретение в 1935 г. четырех морских пароходов: двух по 5 000 т, стоимостью 6 200 тыс. руб., и двух пароходов-лесовозов по 3 400 тыс. руб.» [40, л. 28]. Такая высокая стоимость новых судов закладывалась, видимо, с учетом желаемой покупки судов, выходящих из новостроя.

На 1935 г. АКО на свои основные отрасли хозяйства в подготовленном им проекте приказа по НКПП СССР запрашивало следующие капиталовложения [43, л. 5—6]:

— на развитие порта в Петропавловске — 2 250 тыс. руб.;

— на обновление и ремонт транспорта, использующегося на р. Камчатке — 2 110 тыс. руб.;

— на приобретение новых морских судов — 9 600 тыс. руб.

Фактически выделенные суммы оказались существенно меньшими. 6 января 1935 г. СНК СССР принял постановление № 26-5-сс «О покупке пароходов для рыбной промышленности Дальневосточного края». 15 января 1935 г. в Москве при импортном управлении НКПП СССР по этому поводу состоялось совещание, на котором от АКО присутствовали его начальник Адамович, управляющий московской конторой Реске и начальник петропавловского порта АКО Вереникин.

Правительство выделило в распоряжение НКПП СССР один миллион рублей. Наркомат намеревался приобрести на эти деньги буксир ледокольного типа ориентировочной стоимостью в 175 тыс. руб., а на остальную сумму купить старые суда суммарным дедевитом примерно в 23 тыс. т. Не позднее 16 января 1935 г. НКПП обязывался передать технические требования к ним Машиноимпорту, на который возлагалась их покупка и оформление документов.

Для выезда за границу с целью осмотра судов НКПП назначил комиссию в составе двух капитанов, двух старших механиков и представителя наркомата, установив ей крайней датой выезда 1 февраля 1935 г. В случае более поздней отправки комиссии срок закупки судов мог быть пропущен, так как с середины апреля они начинали выходить

из консервации и отправлялись в плавание. К 1 февраля НКПП вместе с Наркомводом и Совфрахтом должен был выяснить возможность отправки купленных судов с импортными грузами от места их приобретения до южного порта СССР (в Одессу) и из нее — на Дальний Восток. К 15 февраля следовало закончить подготовку команд для них к выезду за границу [44, л. 22].

В начале февраля 1935 г. исполняющий обязанности начальника Главрыбы (Главного управления рыбной и морской зверобойной промышленности НКПП СССР) Серебряков издал распоряжение, которым ответственными за комплектование приобретаемых судов командами и за их отправку за границу назначались начальник сектора кадров Слесарев и старший инженер флота Виноградов. Последний откомандировывался в Ленинград, где должен был «немедленно приступить к исполнению служебных обязанностей». При наборе команд ему предписывалось «производить тщательную проверку, как квалификации, так и социального положения. Комплектование и найм экипажей судов производить для минимум годовой службы на судах Дальнего Востока». Все расходы по отправке команд возлагались на Дальневосточное рыбное управление (Дальрыбу) и АКО [44, л. 22].

От АКО в приеме и перегоне судов на Камчатку принимали участие капитаны Е. Д. Бессмертный и А. И. Щетинина. Вот как вспоминал об обстоятельствах покупки пароходов Е. Д. Бессмертный: «В начале марта 1935 г. меня вызвали в Москву: по распоряжению А. И. Микояна я был введен в состав комиссии Наркомпищепрома СССР по приемке судов в Германии. Комиссия находилась в Гамбурге. 31 марта я прибыл в Гамбург и в тот же день явился к председателю комиссии Никандру Павловичу Зеленову... (в Гамбурге первыми были куплены пароходы грузоподъемностью 1 500—2 500 т, названные «Иня», «Кижуч», «Терней» и «Тунец». — С. Г.). 12 апреля, оформив отправку последнего парохода в СССР, Зеленев с инженерами выехал в Лондон на приемку крупного рефрижератора “Пищевая индустрия”. Я остался в Гамбурге: ожидался приход трех пароходов компании “Ганза”, намеченных к покупке для АКО. Эти суда находились в портах Южной Америки, в Германию они должны были возвратиться в конце мая» [14, с. 209—210].

Пришедшие суда встали на ремонт на верфь «Ховальдсверке». Пароход «Хохенфельз», получивший название «Чавыча», приняла А. И. Щетинина — первая в мире женщина-капитан. «Танненфельз» стал именоваться «Симой». 7 июля 1935 г. советский флаг был поднят на «Найнденфельзе», переименованном в «Большой Шантар» (капитан

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.14

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

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

Таблица 3.15

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.16

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.17

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

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

Таблица 3.18

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.19

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.20

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

Суточный расход

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.21

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

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

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

Таблица 3.22

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

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

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

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

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

Таблица 3.23

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.24

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Средний ремонт планировалось провести в период:

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.25

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

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

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

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

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

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

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

3.3. РУКОВОДСТВО МОРСКИМ ФЛОТОМ АКО

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Снизить премию для 8 чел...

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

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

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

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

ИСТОЧНИКИ

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

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

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

ГЛАВА 4. ЛЕДОВЫЙ ПОХОД ПАРОХОДА «СОВЕТ»

4.1. ПОДГОТОВКА ЭКСПЕДИЦИИ НА ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ В 1932 г.

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

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

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

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

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

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

полярные земли к западу от линии, проведенной в Беринговом проливе, определялись как лежащие в сфере русского влияния, американцы переименовали остров в «Новую Колумбию» и собирались присоединить его к США. С этого времени берут начало неоднократные попытки США и Канады (т. е. Англии) отторгнуть остров от России. В 1911 г. русское экспедиционное судно «Вайгач» произвело его исследование и установило опознавательный знак, тем самым вновь указав на принадлежность этой земли России. В 1916 г. Министерство иностранных дел России официально подтвердило нахождение о. Врангеля и соседних с ним в составе Российской империи.

С 1913 по 1923 гг. на острове зимовали канадские и американские экспедиции (Стефансона, Крауфорда, Нойса), поднимавшие национальные флаги и в который раз объявлявшие его территорией своих стран. В 1922 г. премьер-министр Канады Мекензи Кинг вновь заявил о правах Канады на островную территорию. Эти действия вызвали в 1923 г. протесты советского правительства (ноты НКВД СССР от 28 мая и 9 сентября), в результате чего Англия заявила о том, что вопрос принадлежности острова больше ей не поднимается.

Последняя попытка иностранной колонизации о. Врангеля была предпринята в 1924 г., когда сюда отправилась очередная американская экспедиция. Она смогла добраться лишь до о. Геральд, где установила флаг США. В этом же году экспедиция под руководством Б. В. Давыдова на канонерской лодке (ледоколе) «Красный Октябрь» подняла на острове советский флаг. 4 ноября 1924 г. НКВД СССР особым меморандумом вновь подтвердил принадлежность о. Врангеля и о. Геральда СССР.

Отечественное освоение о. Врангеля началось 8 августа 1926 г., когда пароход «Ставрополь» доставил сюда 56 зимовщиков из числа северных народностей и шестерых русских колонистов (начальника острова Г. А. Ушакова, врача Н. П. Савенко, учителя И. М. Павлова с женами). Попытки «Кольмы» в 1927 г. и «Ставрополя» в 1928 г. дойти до острова не увенчались успехом из-за тяжелых льдов. Только в 1929 г. ледорез «Ф. Литке» забросил туда радиостанцию, снаряжение, продовольствие и произвел частичную смену зимовщиков. На острове остались все северяне и два русских промысловика с семьями. Г. А. Ушакова сменил А. И. Минеев [3, с. 523—527; 4, с. 128—134].

Осенью 1928 г. в Москве и Хабаровске обсуждались проекты экстренной посылки к острову экспедиции на собаках и оленях или на ледорезе «Ф. Литке», находившемся в то время на Черном море.

28 октября 1928 г. во Владивостоке состоялось совещание, на котором присутствовали ответственный член правления АКО В. Л. Бурьгин, начальник северной летной экспедиции Г. Д. Красинский и заместитель председателя Комитета по делам Севера при Далькрайисполкоме К. Я. Лукс. На совещании определялся способ доставки на остров требующегося снабжения.

Совещание решило, что запасы продуктов и снаряжения позволяют колонии зимовать в 1928—1929 гг. без угрозы голода, «особенно если принять во внимание, что почти вся европейская часть населения острова начала еще в 1927 г. есть моржовое мясо, а для не привыкших к моржовому мясу... последнее может быть заменено мясом белых медведей, запасы которого могут быть при наличии шестнадцати опытных охотников добываемы в большом количестве» [5, л. 1].

Экспедиция на собаках или оленях была признана совершенно невозможной, а ее частичная или полная гибель — более чем вероятной. Даже достигнув острова, она смогла бы доставить туда лишь незначительное количество снабжения и имела бы только психологический эффект, хотя и важный, но совершенно не оправдывавший того огромного риска, которому она подвергалась.

Ледорез «Ф. Литке», если бы его даже и удалось быстро перегнать с Черного моря, зимой 1928—1929 гг. не смог бы пробиться к острову через полярные льды. Ледорез, обладавший мощной энергетической установкой (две паровые машины по 3500 л. с.), отличался крайне низкой экономичностью. Штатные запасы угля позволяли ему находиться в море всего лишь около двух недель. Кроме этого, трюмы судна не могли вместить все требующиеся для острова грузы.

Так как зимняя экспедиция к острову являлась невозможной, то решено было «просить правление АКО немедленно приступить к подготовке снабжения острова в 1929 г... При подготовке снабжения подразумевать... немедленное выделение специального судна для плавания к о. Врангеля, предположительно шхуну “Чукотка” или другое соответствующее. После выбора судна немедленно же начать подбор команды (без немедленного приглашения) и капитана и механика (с немедленным приглашением), чтобы под руководством их провести ремонт и приспособление. От имени совещания высказаться за приглашение капитаном т. Дублицкого, как одного из лучших знатоков полярного плавания в Ледовитом море, и механиком — т. Акселя М. И., как чрезвычайно опытного механика вообще и лучшего знатока дизелей на Дальнем Востоке».

До подхода судна к острову, с появлением летом 1929 г. во льду пространств свободной воды, поддерживать с ним связь предлагалось при помощи гидросамолета. Он мог информировать АКО о потребностях колонии в продовольствии и снабжении, а также производить ледовую разведку, чем «содействовать благополучному достижению судном острова и снять, в случае необходимости, больных с острова с доставкой их в больницу чукотской культбазы» [5, л. 1—1 об.].

31 января 1929 г. правление АКО постановило «зачислить капитана дальнего плавания т. Дублицкого К. А. в наше общество с 1 февраля сего года с окладом 350 руб. в месяц и командировать [его] в Москву для согласования вопросов относительно рейсов на о. Врангель в 1929 г. и в Севастополь для приема ледореза «Ф. Литке»» [6, л. 11].

15 марта 1929 г. на ледорез были назначены старший помощник капитана Стехов и стармех Гейне, откомандированные из СТФ. Они отправились в Москву в распоряжение Дублицкого [6, л. 25 об.].

21 мая 1929 г. правление АКО согласилось с предложением Бурьгина об использовании шхуны «Чукотка» как резервного судна для рейса к острову в случае задержки с ремонтом «Ф. Литке» [6, л. 67 об.].

Ремонт ледореза закончился своевременно, и летом 1929 г. он под командованием К. А. Дублицкого отправился в плавание к острову. В качестве бункеровщика, перевозившего для него запасы угля, использовался снабженческий пароход АКО «Якут». Это судно вышло в море 13 июля. Оно должно было оставить уголь в б. Провидения и б. Лаврентия, а также на м. Дежнева. Последняя бункеровка «Ф. Литке» с борта «Якута» планировалась в б. Лаврентия. Топливо, выгруженное в б. Провидения, ледорез должен был использовать на обратном пути и в том случае, если бы льды задержали его в Ледовитом океане [7, с. 178].

В течение всего рейса ледорез форсировал тяжелые льды, получив серьезные повреждения корпуса. После прибытия судна из экспедиции во Владивосток Регистр СССР дал ему разрешение на плавание только в местных водах. «Ф. Литке» требовались замена ледового пояса и выправление ряда шпангоутов [8, л. 38].

В 1931 г. АКО отправило к берегам о. Врангеля шхуну «Чукотка». Во время рейса к острову в начале августа она была раздавлена льдами, в результате чего «о. Врангеля в 1931 г. снабжением не охвачен» [9, л. 38 об.]. Таким образом, достижение острова судном летом следующего 1932 г. стало крайне необходимым.

Работу по организации новой экспедиции АКО начало 8 ноября 1931 г. Благодаря его настойчивым требованиям, в марте 1932 г. СТО

принял постановление № 276 «О посылке летом 1932 г. экспедиции на остров Врангеля». Текст документа гласил: «СТО постановляет: 1. Для смены колонии на о. Врангеля и для заброски на остров снабжения и снаряжения послать в 1932 г. экспедицию, возложив ее организацию на АКО. 2. Ассигновать... из резервного фонда СНК СССР по второму кварталу до 2 млн руб... 4. Обязать Наркомвод обеспечить рейс не позднее 1 июля текущего года вполне пригодным в ледовых условиях экспедиционным судном, обеспечивающим перевозку 845 т весового полезного груза (что составит обмерных 1 100 т) и 70 человек пассажиров. Ответственность за исполнение рейса возложить на Наркомвод. Заместитель председателя СТО Я. Рудзудтак» [10, л. 17].

Правительство СССР выделило на проведение экспедиции и содержание колонии острова в течение 1932—1935 гг. 2 000 000 руб. По расчетам же АКО для этого требовалось 2 187 723,9 руб.:

- затраты на рейс — 850 014;
- создание неприкосновенного запаса по судну — 84 680;
- содержание персонала — 486 018,5;
- расходы по дооборудованию колонии, на создание зверобойной базы, радиостанции и постройку утильзавода — 215 896,4;
- приобретение продовольствия и товаров — 468 185;
- расходы по дальнейшей колонизации острова — 52 000;
- содержание колонии — 32 930.

Уточнение названной суммы и финансирование экспедиции было поручено владивостокскому городскому финотделу [10, л. 9, 21].

Из отпущенных правительством средств в апреле 1932 г. Наркомфин СССР выделил АКО 500 тыс. руб. для закупки товаров и подготовки к отправке экспедиции, из которых 160 тыс. предназначались московской конторе общества, а 340 — владивостокской. В мае ожидался еще один кредит, также в размере 500 тыс. руб. [10, л. 5].

Постановление Дальневосточного краевого комитета ВКП(б) «О ходе подготовки экспедиции на о. Врангеля» обязывало директора-распорядителя АКО Б. И. Гольдберга каждые десять дней телеграфно сообщать ему состояние дел [10, л. 20].

В начале мая 1932 г. Гольдберг в очередной раз докладывал секретарю крайкома ВКП(б) Бергавинову о складывающейся обстановке. Так как Наркомснаб СССР специального фонда для обеспечения о. Врангеля не выделил, то его снабжение велось за счет АКО. Необходимое продовольствие и снаряжение концентрировалось во Владивостоке. К 7 мая здесь полностью получили крупы, муку, сахар, чай,

макаронные и кондитерские изделия, животные и растительные жиры, консервы, промтовары и экспедиционное снабжение (палатки, порох, ружья, железные печи, камельки и т. д.).

В конце апреля на складах АКОснаба были подготовлены и замаркированы для погрузки на экспедиционный пароход строительные материалы: лес, фанера, краски, гвозди, кирпич, глина. 25 апреля владивостокская стройбаза АКО начала собирать жилой дом и готовиться к постройке пяти малых судов: кавасаки, кунгасов, вельботов. На пути во Владивосток находились ручные лебедки, буровое снаряжение, скобяные изделия, сухофрукты и подвесные моторы для вельботов. Недоставало фуража, необходимого для доставки на остров трех дойных коров, семи быков и десятка племенных свиней.

Особую проблему составляло отсутствие пригодных для хранения в течение трех лет квашеных, соленых и маринованных овощей, к тому времени почти полностью закончившихся на острове. Из-за нехватки отечественного снабжения часть его пришлось закупить в Японии (140 ящ. сгущенного молока, двигатель для кавасаки и др.).

Подготовка экспедиции, правда, в значительно меньших масштабах, шла и в Петропавловске. К началу мая сюда были «зброшены», упакованы и замаркированы упряжные материалы для 15 собачьих нартов, винчестеры и 15 ящ. патронов к ним, малокалиберные винтовки, собачьи цепи, медвежьи капканы, папиросы [10, л. 1—2].

Как выяснилось позже, приготовленное оружие не отвечало назначению: «согласно фактур было якобы погружено 39 шт. винчестеров... вскрыли ящики... и вместо 39 шт. оказалось 19, да и те старые, никуда в большинстве негодные, да вдобавок еще для отвода глаз положенные в новые картонные коробки...» [8, л. 88].

Нормальному ходу подготовки экспедиции мешало длительное отсутствие утвержденного начальника острова. Фактически его обязанности с ноября 1931 г. выполнял Н. П. Савенко, зимовавший на Врангеле в 1926—1929 гг. в качестве врача. 25 ноября он телеграфировал в Москву в Арктический комитет и Комитет по делам Севера о своем желании возглавить остров: «Во исполнение данного обещания согласен работать на Врангеле в смене 1932—1935 года. При надобности приму руководство экспедицией. В случае зимней экспедиции на помощь “Колыме”, Шмидту, прошу включить меня в ее состав» [10, л. 13].

7 мая 1932 г. заместитель Гольдберга Е. Л. Якобсон сообщал краевым властям о том, что он производит подбор людей для экспедиции. Дело шло туго. По информации Якобсона, «до сих пор работает по

всем организационным делам один Савенко Н. П. в качестве начальника экспедиции и острова, который согласен вести работу и врача по совместительству без особой оплаты» [10, л. 11].

К этому времени Хабаровское краевое управление связи заключило договор с тремя радистами. Геофизический институт Академии Наук СССР (АН СССР) намеревался отправить двух своих сотрудников. В качестве моториста владивостокский горком ВКП(б) посылал «члена партии тов. К. Масулова». Колония нуждалась в специалисте-горняке, на пушную факторию требовались заведующий, счетовод, кладовщик и повар. В ее состав предполагалось включить две артели охотников численностью 15—18 чел. из числа русских колонистов, которые «помимо охоты будут использованы и для культурного разведения песцов, для горных разведок и по добыче металла (золота. — С. Г.)» [10, л. 4—5].

8 мая 1932 г. Гольдберг докладывал дальневосточному крайкому о том, что «на сегодняшний день еще не имеется начальника острова. Необходимо подобрать крупного работника, члена партии, любящего Север, умеющего работать на Севере и заниматься научной работой, изучением о. Врангеля и его богатств» [10, л. 3].

Согласованная с АКО кандидатура нового начальника острова Н. П. Савенко, деятельно принимавшего участие в подготовке к полярному рейсу, внезапно, без каких-либо объяснений и даже без уведомления об этом дирекции общества в Петропавловске, была снята и заменена его помощником Г. И. Бухвальтером. Последний, прибывший во Владивосток с Сахалина, получил эту должность при помощи работника Дальневосточного крайкома ВКП(б), входившего в состав хабаровской «бригады по оказанию помощи экспедиции».

Савенко, считая, что он не сработается с Бухвальтером, от участия в экспедиции отказался. После этого он подвергся притеснениям, угрозам и обвинениям во вредительстве. Этим его заставили продолжать работу в роли ответственного исполнителя владивостокской конторы АКО. Занимаясь дальнейшей подготовкой к полярному рейсу, он окончательно убедился в том, что Бухвальтер непригоден к роли начальника острова. Это вскоре признал и крайком ВКП(б), снявший Бухвальтера с должности вместе с его «компанией», включавшей восемь родственников и друзей, перед самой отправкой судна в ответственный рейс (за двенадцать часов до выхода в море).

Так новым начальником экспедиции и острова стал впопыхах утвержденный работник Владивостокского горкома ВКП(б) Ф. Я. Астапчик. До намеченного отхода парохода оставалось всего десять часов.

Вот как Астапчик описывал собственное назначение: «15 июля во Владивостоке уполномоченный Далькрайкома тов. Мартынов предложил мне поехать на о. Врангеля в качестве начальника острова взамен снимаемого им тов. Бухвальтера. Дав свое согласие, я 16 июля 1932 г. погрузился на пароход “Совет”, готовый к отправке... Ознакомиться за какие-нибудь сутки-полтора с планами и заданиями, предстоящими мне на Врангеле, с подбором и подготовкой людского состава и материальной частью я не мог, тем более что т. Бухвальтер для сдачи дел на пароход не явился. Была составлена комиссия...» [8, л. 87].

Астапчик ожидал, что Бухвальтер прибудет на судно для передачи дел, но последний исчез из города вместе с имущественными ценностями и частью документов, среди которых оказались счета на сумму более чем в 244 000 руб. Это задержало отход еще на сутки. К поискам беглеца приступили оперсектор ОГПУ и уголовный розыск. Астапчик потребовал предоставить ему время на вхождение в курс дела, на то, чтобы «осмотреться». Дела экспедиции он принял при участии специально созданной комиссии (Савенко, Мельников, Ревзон), установившей хаотическое состояние бумаг, отсутствие «материалов и документов, характеризующих финансовые дела экспедиции и задолженности отдельных членов колонии острова...» [8, л. 96].

Для дальнейшей подготовки и инструктажа экспедиции, и в первую очередь ее нового начальника, владивостокская контора АКО приказала Н. П. Савенко сопровождать ее до Петропавловска.

Вся эта история стала известна дирекции АКО только после прихода экспедиционного судна в Петропавловск. Кандидатуры ни Бухвальтера, ни Астапчика с ней не согласовывались, а их назначения носили случайный характер, так как оба они не знали особенностей работы в полярных условиях и не могли обеспечить эффективного развития хозяйства острова [10, л. 91—93].

Кандидатура капитана, которому предстояло возглавить предстоящий поход, напротив, сомнений ни у кого не вызывала — им вновь стал К. А. Дублицкий. В середине января 1932 г. его назначение было согласовано с Наркомводом СССР. 16 марта 1932 г. приказом № 54 за подписью заместителя наркома Фомина Дублицкий назначался «капитаном судна, идущего в 1932 г. в рейс Правительственной Арктической Экспедиции на остров Врангеля», и на время исполнения этого рейса направлялся в распоряжение АКО [10, л. 63—64]. 15 мая 1932 г. он был официально откомандирован из СТФ в АКО.

Дублицкий Константин Александрович — один из наиболее видных полярных капитанов-дальневосточников. Родился 13 июля 1881 г. в г. Саратове. Морскую службу начал на Черном море. В годы первой русской революции активно занимался политической деятельностью, был арестован и сослан. Некоторое время находился в эмиграции. В Россию вернулся после начала первой мировой войны.

В апреле 1916 г. Дублицкий зачислен в Дальневосточное управление делами Добровольного флота в должности старшего помощника капитана. Летом 1917 г. он совершил свое первое арктическое плавание к устью р. Колымы. С начала 1920 г. до мая 1921 г. работал помощником управляющего делами Добровольного флота на Дальнем Востоке. В течение 1921—1923 гг. в качестве капитана парохода «Томск» выполнил несколько рейсов в Петропавловск, доставляя войсковые части, продовольствие и снабжение.

В период 1925—1927 гг. на пароходах «Колыма» и «Ставрополь» вновь совершил несколько колымских рейсов. В 1929 г. командовал ледорезом «Ф. Литке», доставившим на о. Врангеля вторую по счету партию зимовщиков. За этот рейс ледорез и его капитан были награждены орденами Трудового Красного Знамени. По возвращении из похода к о. Врангеля в конце 1929 г. ледорез выполнил еще один сложный ледовый рейс, сняв в б. Провидения экспедицию АН СССР и Центрального управления водных портов.

В середине 1930-х гг. занимал различные должности в Дальневосточном государственном морском пароходстве: заведующего навигационным бюро, старшего морского инспектора, резервного капитана. В начале 1937 г. вышел на пенсию. Скончался 6 октября 1939 г. в г. Туапсе [11, с. 122—128; 12, с. 18—20].

Все те, кому посчастливилось общаться с капитаном, единодушно отмечали как его выдающиеся человеческие качества, так и отличное знание им морского дела. Приведем два характерных факта. В 1923 г. в одном из номеров газеты «Полярная звезда» появилась заметка о том, что с прибывшего в Петропавловск парохода «Томск» на берег для продажи было передано мясо павшей в пути коровы. Местный агент Добровольного флота В. М. Андржеевский развеял этот слух следующим письмом в редакцию: «...Корова до своего зарезания действительно упала, но только вследствие того, что во время шторма сорвавшимся ледником переломало все ее ноги и стоять в силу этого она более не могла. Помимо этого, лично зная капитана парохода “Томск” К. А. Дублицкого, не могу допустить мысли, чтобы на пароходе под

его командованием мог бы иметь место факт зарезания павшего (в общежитейском смысле этого слова) скота» [13, № 61].

Как известно, осенью 1928 г. при выборе кандидатуры капитана для предстоящего полярного плавания на о. Врангеля все присутствующие на собранном для этого во Владивостоке совещании единогласно высказались за приглашение именно К. А. Дублицкого.

Экспедиционное судно, пригодное для плавания в ледовых условиях, согласно одного из пунктов постановления СТО, должен был выделить СТФ в лице его дальневосточной конторы. Судну следовало обеспечить смену колонии зимовщиков, находившейся на острове, и вывезти заготовленную ими пушнину.

18 мая 1932 г. в управлении Тихоокеанского бассейна СТФ собралось совещание, на котором рассматривался вопрос пригодности и целесообразности отправки пароходов «Ф. Литке», «Давыдов» и «Совет» в рейсы к устью р. Колымы и на о. Врангеля. К. А. Дублицкий отметил, что ни одно из названных судов для похода к острову не подходит. «Рейс требует большего внимания, чем колымские, где суда идут вдоль берега, а здесь пароходу придется удаляться в пределы Ледовитого океана на сотни миль...» Он предлагал выделить для этой цели пароход типа «Сучан», имевший меньшую осадку, позволявшую ему войти в островную бухту Роджерс, на берегу которой размещалась колония.

Недостатками «Совета», препятствовавшими его использованию в полярном рейсе, по мнению К. А. Дублицкого, являлись [8, л. 34]:

- отсутствие тяжеловесной стрелы, не дающее возможности поднимать и спускать плавсредства и крупные грузы;
- деревянная палуба, не позволяющая принять на нее тяжелый катер весом 41 т, кавасаки, кунгасы и пять вельботов, а также собственные плавсредства парохода общим весом 165 т;
- малый запас угля (1 200 т), не обеспечивающий проведение зимовки в том случае, если судно будет затерто льдами;
- наличие рефрижераторных трюмов, осложняющее установку в них ледовых подкреплений. Помимо этого, теплоизоляция трюмов могла помешать поиску и заделке возможной пробоины;
- изношенные и неэкономичные котлы 1902 г. постройки со сниженным прогив номинального рабочим давлением пара.

Мнение большинства присутствующих на совещании было против отправки «Совета» также и потому, что использовать его как обычный сухогруз при недостатке в Тихоокеанском бассейне рефрижераторов было явно нецелесообразно.

Председательствовавший на совещании представитель управления СТФ Бида-Биденко утверждал, что «...у других судов преимуществ перед “Советом” нет... Форсировать льды никто из других судов не сможет». По его словам, подходящий для этой цели пароход «Сахалин» вышел из строя, а новые пароходы с усиленными ледовыми корпусами, так называемые «северняки» — «Сталинград» и «Свердловск», — должны были прийти во Владивосток только в начале августа или, в лучшем случае, 20 июля. Столь поздний срок исключал их посылку к острову.

Представители технической части СТФ Дейниченко и Ружицкий поддержали мнение председательствующего, заявив, что техническое состояние новых судов не лучше, чем у «Совета». Прочность корпуса последнего, по их мнению, была подтверждена отсутствием у него повреждений после столкновения с траулером. В качестве дополнительной меры они предлагали подкрепить нос судна и угольные бункеры деревянными распорками [8, л. 36—37].

Категорически возражал против посылки «Совета» к о. Врангеля Н. П. Савенко. В докладной записке Хабаровскому крайкому ВКП(б) от 31 мая 1932 г. он утверждал, что пароход «...не обеспечивает рейса, что поход на нем на 340 миль в Ледовитый океан только благодаря счастливой случайности может быть удачен, на что делать ставку более чем легкомысленно. Всякие же осложнения в плавании вызовут катастрофу. Команда будет переживать голод, душевное равновесие будет потеряно со всеми последствиями...

Невозможность взять большее количество угля обеспечивает максимум сорокадневное плавание от угольной базы в бухте Провиденция. Если принять во внимание, что для пути к острову и обратно при благоприятных условиях требуется шестнадцать дней, и стоянка на острове [будет длиться] десять дней, то на выживание передвижки, подвижки и разряжения льда у кромки под парами угля останется только на четырнадцать дней, что, безусловно, недостаточно и небезопасно для судна, которое, в силу обстоятельств, сможет очутиться в вынужденной зимовке, из которой уже не в состоянии будет выйти без запасов угля.

При наличии на судне течи (что не исключается), судно вообще погибнет, то есть поддержания пара в котлах не будет. Сам по себе факт дрейфа к северу тотчас же после гашения котлов потребует от экипажа и пассажиров покинуть судно и спастись по льду к ближайшему берегу, что грозит ужасной трагедией...» [8, л. 41—42].

Выходом из создавшегося положения, считал Савенко, может служить посылка вместо «Совета» одного из пароходов типа «Север». Они

могли взять угля до 2 000 т и имели более экономичные котлы, что позволяло обеспечить длительный дрейф и, при необходимости, зимовку, а также обратное плавание после нее. «Совет» же, по его мнению, следовало передать Дальстрою, который взамен него сможет выделить для рейса к о. Врангеля один из прибывающих «северняков».

К мнению о непригодности «Совета» присоединился и председатель Комитета по делам Севера Кавелин, также имевший опыт двух зимовок в Ледовитом океане [10, л. 102].

И все же, несмотря на все доводы против, совещание решило, что «...вследствие отсутствия более специальных судов приходится остановиться на пароходе “Совет”, выполнение рейса на котором при наличии тяжелого ледового режима не обеспечено» [8, л. 38].

***Пароход «Совет»** (первоначальное название «Императрица Александра») — построен в 1902 г. как грузопассажирское судно. В январе 1915 г. на Путиловской верфи в Петрограде он был переоборудован в авиатранспорт и, получив новое название — «Орлица», — стал первым отечественным балтийским авианосцем. Четыре его гидросамолета конструкции Д. П. Григорьева размещались в двух ангарах, расположенных на палубе, один в разобранном виде хранился в трюме. Подъем самолетов на борт и спуск их на воду обеспечивался при помощи стрел с электроприводом.*

Пароход водоизмещением 3800 т при длине 91 и ширине 12,2 м развивал скорость хода до 12 узлов. Вооружение «Орлицы» насчитывало восемь 75-миллиметровых пушек и два пулемета. Для обслуживания гидросамолетов в кормовой части судна были оборудованы различные мастерские: слесарно-сборочная, моторная, деревообделочная, обтяжная, позволявшие выполнять их ремонт на борту. В трюмах парохода размещались бензохранилище вместимостью 1 000 пудов, маслохранилище емкостью 500 пудов и запас бомб. Над машинным и котельным отделениями устанавливалась специальная сеть, предназначенная для подрыва бомб, попадающих в судно, над его верхней палубой.

В 1918 г. «Орлица» в числе многих боевых кораблей и торговых судов принимала участие в знаменитом «Ледовом походе» Балтийского флота — переходе из Гельсингфорса в Кронштадт.

По окончании гражданской войны возникла острая необходимость восстановления уничтоженного отечественного транспортного флота. Одним из первых судов, предназначенных для обслуживания возрождающейся внешней торговли и пассажирских перевозок, суждено было стать «Орлице», получившей название «Совет».

В 1923 г. в Петрограде на Северной верфи начались работы по переоборудованию судна в грузопассажи́рское, предназначенное для работы на линии Петроград — Лондон. В начале 1930-х гг. «Совет» был передан с Балтики на Дальний Восток в распоряжение Главной конторы Тихоокеанского бассейна СТФ [14, 15].

Зиму 1931—1932 гг. «Совет», не имевший хода, провел в Петропавловске: в предыдущем рейсе он сломал во льдах лопасти гребного винта. 13 апреля 1932 г. в дирекции АКО состоялось совещание о буксировке аварийного парохода во Владивосток. Первоначально в качестве буксирного судна был назван снабженческий пароход АКО «Эскимос». Для отправки каравана в путь требовалось 200 т бункерного угля и 100 т пресной воды. В связи с тем, что необходимого количества топлива и воды быстро найти не удалось, дирекция АКО решила не задерживать «Эскимос», который должен был выйти во Владивосток и затем встать там на ремонт, чтобы успеть подготовиться к предстоящему завозу грузов на камчатское побережье. В результате «Эскимос» ушел один, а «Совет» немного позже отправился в родной порт на буксире своего собрата по СТФ — парохода «Днепрострой» [16, л. 9].

10 мая 1932 г. судно прибыло во Владивосток. Его осмотрела комиссия, определившая объем ремонта, необходимого для успешного выполнения предстоящего полярного рейса. Осмотр показал, что «Совет» находится в крайне запущенном техническом состоянии, особенно по машинной части, требовавшей длительного ремонта. Большие работы предстояло выполнить по корпусу, требовал замены гребной винт.

Запасные лопасти гребного винта на «Совете» были чугунными и для работы во льдах не годились. Подходящих для этого стальных лопастей на владивостокском Дальзаводе не оказалось, а изготовить новые не представлялось возможным. Имевшиеся в запасе лопасти ледореза «Ф. Литке» оказались более тяжелыми, чем те, которые ранее стояли на «Совете». После монтажа на ступице гребного винта они способствовали возникновению большой деформации валопровода. Кроме того, отремонтированный гребной винт не был отбалансирован.

22 мая пароход ввели в сухой док, в котором силами мастерских СТФ, Дальзавода и команды начались ремонтные работы. Через месяц, по окончании докования, «Совет» ошвартовался к причалу Дальзавода для завершения ремонта и установки в трюмах ледовых подкреплений [8, л. 1—2]. 1 июля в командование судном вступил К. А. Дублицкий,

принявший его от капитана Н. А. Финякина, оставшегося на пароходе в должности старшего помощника.

2 июля 1932 г. ремонт в основном был закончен и судно, имея на борту комиссию по передаче его от СТФ в АКО, в 17:00 снялось с якоря и направилось в пролив Босфор Восточный для опробования механизмов и уничтожения девиации компасов. В ходе испытаний обнаружился ряд неисправностей вспомогательных устройств.

К вечеру того же дня, закончив испытания и выявив объекты, требующие дополнительного ремонта, определив и уничтожив девиацию, «Совет» последовал в порт к угольной пристани. Погрузка угля закончилась 9 июля в 21:00, после чего пароход на буксире перешел к причалу АКОбазы, с которого на следующий день началась приемка экспедиционного снабжения. Утром 14 июля «Совет» перешвартовался к причалу СТФ № 30 для окончательной загрузки. К вечеру на нем закончилась установка тяжеловесной грузовой стрелы, предназначавшейся для подъема и спуска гидросамолета и плавсредств, а также ремонтные работы, проводимые СТФ и Дальзаводом. Для предотвращения дальнейших задержек с выходом в рейс, капитан решил оставшийся мелкий ремонт завершить в пути силами команды парохода.

В этот день был подписан акт о передаче «Совета» в распоряжение АКО. «Комиссия в составе представителей от Совторгфлота — главного морского инспектора Горшенева К. О., инспектора техсектора Гордиенко, от АКО — капитана дальнего плавания Дублицкого К. А., технического инспектора Хадорченко, морского инспектора Хищенко в присутствии представителей Дальневосточного бюро Регистра Новицкого К. А. и Луценко С. на основании приказа начальника Совторгфлота Тихоокеанского бассейна за № 272 произвела приемку-сдачу парохода «Совет» Совторгфлота в ведение АКО на время врангелевского рейса и установила, что пароход сдается в полной исправности для предстоящего рейса... С 14 сего июля пароход «Совет» считается сданным, согласно договора, АКО. Неоконченные ремонтные работы будут закончены экипажем судна в пути за счет Совторгфлота по счетам, заверенным начальником экспедиции тов. Дублицким» [16, л. 44].

Отмеченная в акте «полная исправность для предстоящего рейса», как показали дальнейшие события, оказалась фикцией, сыгравшей в судьбе экспедиции роковую роль. Из-за недостатка времени на пароходе не успели проверить правильность центровки линии гребного вала, а также не заменили ненадежно работающую радиостанцию.

4.2. ПЛАВАНИЕ К ОСТРОВУ И ЕГО РЕЗУЛЬТАТЫ

Торжественные проводы экипажа и колонии, отправлявшихся в полярное плавание, состоялись 16 июля 1932 г. Вечером судно, стоявшее на рейде, приняло взрывчатку. Утром следующего дня был оформлен отход и «Совет» с 812 т груза, 1171 т угля, 170 т пресной воды и экспедицией в составе 41 чел. направился в Хакодате.

Здесь погрузили противоцинготные средства, свежую зелень, консервированное молоко, отсутствовавшие пожарные шланги и другие необходимые предметы. 20 июля в 15:25 пароход снялся из Хакодате в Петропавловск. В 18:00 в Сангарском проливе он обнаружил терпящий бедствие японский рыболовный катер «Баки-Мару» с двумя моряками, имевший повреждения корпуса, двигателя и сломанную мачту. Катер взяли на буксир, но в 20:30, находясь в узкости, из-за темноты и сильного течения капитан оставил его, предвзительно сняв людей [8, л. 4].

Во время перехода в Петропавловск обнаружился ряд неисправностей. Капитан «Совета» информировал о техническом состоянии парохода владивостокскую контору АКО следующей радиограммой: «Полдень 23 июля. Вследствие дефектов ремонта гребного вала греется дейдвудный сальник, имеется усиленный пропуск воды, также отпадают гайки болтов крепления фланцев вала, что вызывает необходимость частых остановок машины. В Петропавловске требуется поднятие двух рамовых подшипников гребного вала. Котловые трубки текут» [8, л. 50]. Вскоре после этого радиостанция вышла из строя.

Ранним утром 27 июля пароход вошел в Авачинскую губу и в 7:30 встал на якорь. Затем, перегрузив часть взрывчатки на траулер «Топорок», «Совет» пришвартовался к причалу в Ковше для погрузки угля, приемки пресной воды и остального экспедиционного груза.

Из-за выявленных во время перехода неисправностей возникли сомнения в способности судна продолжать рейс. Для окончательного решения этого вопроса начальник порта и дирекция АКО создали технические комиссии для осмотра «Совета». Они сделали заключения о том, что за неимением другого судна для продолжения рейса необходимо выполнить экстренные работы, направленные на ослабление обнаруженных дефектов, «...так как на их полное устранение нет ни времени, ни технических возможностей...» [8, л. 5].

27 июля пароход осмотрели инженеры Г. Н. Яковлев, А. С. Судзиловский, В. Е. Колмаков и старший механик «Совета» И. С. Семенюк. Определенный ими необходимый минимум ремонта сводился:

- к затяжке и стопорению болтов первого фланца валопровода;
- к установке новых клиньев под подшипники коленчатого вала главной машины для разгрузки опорных подшипников валопровода;
- к прокладке в коридоре гребного вала добавочного осушительного трубопровода.

Перечисленные работы круглосуточно выполнялись силами рабочих мастерских АКО под руководством бригадира Вашука и судовой командой. Они закончились к 8 часам вечера 28 июля, дав возможность «Совету» продолжать рейс [8, л. 51—54].

Болтовые соединения фланцев валопровода застопорили специально для этого изготовленными в мастерских АКО шпильками с нарезкой и хвостовиками. Их ввернули в резьбовые отверстия, просверленные в гайках соединительных болтов. Кроме шпилек, из материала, взятого на судне, изготовили два новых запасных соединительных болта диаметром 80 и длиной 270 мм. Новый осушительный трубопровод, присоединенный к рефрижераторной донке, собрали из резинового шланга при помощи штуцеров с хомутами.

Кроме него сделали пятнадцатиметровый трубопровод из железных труб диаметром 62 мм, который соединили со штатным свинцовым трубопроводом, размещенным в коридоре гребного вала. Для подшипников валопровода выполнили и установили два комплекта дубовых прокладок. С целью уменьшения течи дейдвудного сальника в него добавили два шлага пеньковой набивки.

В этот же день на пароходе работала комиссия под председательством капитана петропавловского порта АКО П. П. Яковенко. В ее состав входили техник Н. А. Рожков, старшие механики стоявших в порту траулеров «Красноармеец» и «Лебедь», старший помощник капитана «Совета» Н. А. Финякин и помощник главного инженера АКО Н. Н. Беретти. Эта комиссия находилась на судне в то время, когда на нем уже всю шел ремонт.

28 июля заместитель директора-распорядителя АКО Е. Н. Ильяшенко подписал акт, констатировавший, что «требуемый судну ремонт полностью во Владивостоке не произведен... судно не снабжено даже самыми необходимыми материалами и инструментами (буры, набивка для дейдвуда, ручники, пилы)... радиостанция вышла из строя. Комиссия считает, что хотя судно полностью ремонтом не обеспечено, но,

принимая во внимание отсутствие возможности заменить его другим или провести полный ремонт и, учитывая неотложную необходимость рейса к о. Врангеля, продолжение пути полагать возможным, хотя выполнение рейса при наличии тяжелых ледовых условий и штормовых погод остается необеспеченным» [8, л. 56].

Дефекты валопровода, вызванные длительной работой судна без серьезного технического обслуживания, проявились в конце 1920-х гг. Зимой 1929—1930 гг. «Совет» ремонтировался в Киле (Германия). В ходе ремонта, кроме прочих работ, были установлены новые дейдвудные втулки из белого металла и проточен концевой вал.

С началом первого рейса Гамбург — Ленинград ослабление гаек болтов фланцев дейдвудного и промежуточного валов повторилось вновь. 12 января 1930 г. пароход вывели из эксплуатации для проверки линии валопровода. В ее ходе при разобцении фланцев валов обнаружили расхождение между ними в верхней части, равное 0,25 мм. Дальнейшая проверка линии вала по фланцам показала несовпадение осей упорного и коленчатого валов в 10,5 мм. С учетом протяженности валопровода, равной 22 м, расхождение составляло 0,48 мм на метр длины, что многократно превышало действовавшие нормы.

23 мая 1930 г. Ленинградское бюро Регистра СССР освидетельствовало механизмы «Совета». Осмотру, в частности, подверглась судовый валопровод. В результате выявилось нарушение параллельности соединительных муфт гребного и промежуточного валов. Между ними в верхней части образовался зазор в 2,3 мм, причем муфта гребного вала сместилась выше муфты промежуточного на 1 мм. Кроме этого, в дейдвудном сальнике из-за износа нажимной втулки был найден зазор величиной около 6 мм. Для предотвращения течи команда вставила в него деревянные клинья.

На основании осмотра инспектор Регистра С. М. Петров сделал следующее заключение: «Для уничтожения означенных дефектов необходимо судно ввести в док, проверить линию валов и правильность установки соединительных муфт. Теперь же, ввиду крайней необходимости в пароходе, согласно заявления СТФ, пароход возможно выпустить только в один рейс до Лондона и обратно...»

Кроме того, на судне предписывалось иметь для валопровода шесть запасных болтовых соединений, постоянно наблюдать за его состоянием и не развивать частоту вращения главной машины выше среднего хода. Плавание допускалось только в тихую погоду, в случае ветра судну рекомендовалось заходить в ближайший порт [8, л. 50].

Обо всем этом командование «Совета» не знало. Реальное техническое состояние парохода, отправлявшегося в полярные льды, в процессе его передачи в ведение АКО оказалось сокрытым. Акты его осмотров Регистром СССР были найдены только на подходе к Петропавловску, когда заменить экспедиционное судно было уже невозможно.

29 июля 1932 г. в 19:50, приняв 300 т угля, воду, меховое полярное снаряжение и сотню ездовых собак, «Совет» продолжил рейс, снявшись из Петропавловска в Анадырь. Переход, проходивший со средней скоростью около девяти узлов, сопровождался волнением, густым туманом и попутным ветром. 3 августа на подходе к Анадырскому лиману сломалась рулевая машина. К вечеру неисправность устранили, но судно село на мель. В 22:35, работая машиной переменными ходами, оно сошло с мели и, подойдя к Анадырю, отдало якорь.

4 и 5 августа экспедиция занималась приемкой меховой полярной одежды с факторий АКО. Ее частично получили в виде шкур, которые затем пришлось шить во время рейса. Большую помощь в приобретении полярного снаряжения оказал местный пограничный отряд, передавший на «Совет» часть собственного имущества. После получения одежды пароход снялся в б. Провидения. На следующий день в б. Эмма «Совет» за семнадцать часов перегрузил с угольного транспорта «Лозовский» 300 т угля.

Тем временем новый начальник о. Врангеля Ф. Я. Астапчик вербовал местное население, желавшее принять участие в зимовке. По первоначальному плану Савенко, экспедиции следовало забросить на остров 12 семей «туземцев», которые к приходу парохода на север должен был подготовить чукотский окрисполком. Но так как на деле ни одна семья не была готова, начальник острова завербовал три семейства эскимосов в б. Провидения. Приняв их, пароход снялся на м. Чаплин для того, чтобы и здесь взять на борт колонистов из числа местных жителей. Но тут желающих зимовать на Врангеле не нашлось.

9 августа, погрузив пять туземных байдар, «Совет» отправился в б. Лаврентия. На следующий день он встретил первый битый лед, который, постепенно двигаясь, к вечеру полностью заполнил всю бухту. Вне нее до горизонта море было покрыто сплоченными ледяными полями, дрейфовавшими на юг.

В течение 12 и 13 августа «Совет» перегрузил в свои бункеры весь оставшийся на «Лозовском» уголь, а затем последовал к м. Дежнева для встречи с пароходом АКО «Ительмен», с которого вечером 15 августа

получил еще одну партию оленьих шкур. По окончании погрузки шкур «Совет» снялся с якоря и переменными ходами и курсами пошел в крупнобитом льду в сторону американского берега для проведения ледовой разведки. Постепенно лед разрядился, и «Совет» в течение суток следовал по чистой воде, температура которой постоянно понижалась, свидетельствуя о приближении к ледяным полям.

Используя опыт плаваний ледокола «Красный Октябрь», команда которого в 1924 г. подняла над о. Врангеля советский флаг, парохода «Ставрополь», высадившего в 1926 г. на него первую колонию, а также собственный, приобретенный в 1929 г. во время аналогичного рейса на ледорезе «Ф. Литке», капитан Дублицкий решил подойти к острову традиционным путем. Для этого «Совету» вначале было необходимо пробиться к о. Геральд, находившемуся в сорока милях от о. Врангеля, а затем от него — на запад к месту назначения — в островную б. Роджерс, на берегу которой располагалась зимовка.

17 августа пароход впервые встретил на своем пути сплоченный лед, который вместе с густым туманом вынудил его лечь в дрейф. К полудню туман рассеялся, «Совет» дал ход и стал пробираться в крупном битом льду к о. Геральд, к берегу которого к вечеру он подошел на расстояние шести миль. Затем, изменив направление движения, «Совет» начал продвигаться к о. Врангеля.

Ночью 19 августа пароход из-за отсутствия ориентировки ввиду плотного тумана встал на ледовый якорь. Вынужденную стоянку использовали для приема с льдин пресной талой воды при помощи шлангов. Первая встреча «Совета» со льдами не прошла бесследно для его корпуса: при осмотре носовой части вблизи форштевня нашли несколько срезанных заклепок, в форпике появилась небольшая течь. Ее ликвидировали, залив две шпации цементом с песком [8, л. 10].

С началом движения «Совета» во льду и связанной с этим необходимостью работать машиной на переменных ходах, вновь стали проявляться дефекты валопровода, выражавшиеся в ослаблении и деформации соединительных болтов его фланцев. Так, 20 августа в ходе очередного осмотра валопровода, были обнаружены три срезанных болта. Это потребовало немедленной остановки судна для ремонта. В 18:10 пароход встал на ледовый якорь у восточного побережья острова. Одновременно с ремонтом экипаж судна и экспедиция, разделенные на четыре смены, в течение суток перегружали уголь из трюма № 3 в бункеры. Ремонт гребного вала продолжался и 21 августа. За эти сутки дрейф парохода во льдах составил семь миль.

Используя вынужденную остановку, капитан направил к острову пешую ледовую разведку, которая установила, что до пределов видимого горизонта в направлении острова простираются поля абсолютно непроходимого многолетнего пака. На о. Врангеля была дана радиogramма о том, что «...состояние гребного вала очень плохое, хронически срезаются болты, крепящие фланцы гребного вала. Это обстоятельство не позволяет делать переменных ходов и полного хода. Задевание гребного винта, даже небольшое, за лед также недопустимо. Вероятно, придется выбираться на восток в разбитый лед» [8, л. 59].

В 20:00 капитан созвал судовой совет в составе двадцати двух человек для обмена мнениями по поводу состояния гребного вала и возможности дальнейшей работы «Совета» во льдах. Старший механик И. С. Семенюк сообщил, что, несмотря на наличие на судне шести запасных болтов, существует угроза, что и они могут быть срезаны, «поэтому машиной на передний ход можно давать оборотов шестьдесят, а на заднем — не более сорока...».

Судовой совет констатировал, что ухудшившееся состояние гребного вала не обеспечивает его надежную работу и не позволяет реверсировать главную машину, что крайне необходимо при маневрировании во льдах. Тем не менее, указывает капитан в рейсовом донесении, «совет единодушно присоединился к моему решению — добиваться достижения о. Врангеля до последней возможности» [8, л. 11].

Движение «Совета» возобновилось 22 августа в 12:30. Пароход направился через сплошной ломаный лед в направлении о. Геральд для того, чтобы отсюда предпринять вторую попытку достичь о. Врангеля. К 22:40 он подошел к Геральду и остановился в ожидании разряжения льда. 23 августа было определено положение острова, которое оказалось на восемь миль западнее, чем указанное на карте.

Последующие двое суток дрейф во льду продолжался. Все попытки развернуть судно и выйти в разряженный лед работой главной машины на переменных ходах, расталкиванием льда бамбуковыми шестами, подрывом его аммоналом, а также использованием заведенных на лед швартовых концов оказались безуспешными.

За время перехода «Совета» к о. Геральд между ним и о. Врангеля шел оживленный радиобмен. «Не теряем надежды на подход “Совета” к острову, но не исключаем противное. По собранным мною сведениям, льды весьма тяжелые кругом всего острова. На случай прихода “Совета” необходимо вывезти трех человек, в крайнем случае — одного — умышленного. Надеяться на заброску самолета с материка, по моему мне-

нию, нельзя. Это требует времени, а времени нет... Если будете посылать самолет, не забудьте послать хотя бы газету или журнал, будем очень благодарны», — сообщал в одной из радиogramм начальник острова А. И. Минеев [8, л. 70].

Ранним утром 26 августа с судна заметили разряжение льда и оно, работая переменными ходами, медленно начало маневрировать в тяжелом торосистом льду, высота которого над уровнем воды местами достигала пяти-шести метров. Периодически для его поворотов использовались швартовные концы, заводимые на лед. В 8:20 «Совет» вышел из торосов и застопорил машину.

Капитан выслал ледовую разведку, которая вернулась в 14:00. Разведчики доложили, что по всему обозримому пространству в изученном ими направлении наблюдается крупный битый лед. Движение судна к о. Врангеля возобновилось. В 22:10 был замечен огонь сигнального костра, разложенного островной колонией на берегу б. Роджерс. По радио с острова пришло сообщение о том, что и с него видны судовые огни «Совета».

Учитывая недостаток на острове топлива, капитан предложил врангелевцам более не поддерживать огня. Дальнейшее продвижение замедлил торосистый лед. За вахту с 20 до 24 часов пароход прошел всего 0,7 мили. За следующую вахту он продвинулся еще немного и подошел к б. Роджерс на расстояние девяти миль. Дальнейший путь во льду опять потребовал использования взрывчатки. К утру «Совет» вновь уперся в непроходимый лед.

Очередная ледовая разведка сообщила, что он простирается до пределов видимого горизонта в направлении бухты. От Минеева пришла радиogramма следующего содержания: «Положение острова в отношении продуктов, снабжения удовлетворительное, смело можно зимовать еще год, правда совсем нет топлива, но это не так страшно, есть возможность устроиться довольно сносно без топлива. Необходимо забросить на остров две-три тонны кое-каких товаров. Главное — вывезти умалишенного (повара колонии. — С. Г.) и еще двух-трех европейцев, пушнину. Это можно сделать на самолетах. Самолеты поблизости есть. Поэтому, по моему убеждению, нет смысла рисковать людьми, грузами, судном... Учтите, Константин Александрович, что в случае, если «Совет» не подойдет, упустим время для работы самолетов, остров останется без соли, мыла, еще кое-чего необходимого. Европейцев съест вошь, наименее приспособленная часть европейцев безусловно погибнет. Думаю, что Союзу совершенно не нужно

подтверждения мрачной славы, установленной островом в результате неудачных попыток иностранной колонизации (имеется в виду погибшая в 1921 г. канадская колония. — С. Г.)» [8, л. 68].

Не имея уверенности в возможности достижения острова, Дублицкий согласился с Минеевым, поддержав его требование о немедленной организации сообщения с колонией при помощи самолетов. Крайний срок полетов летным составом определялся как 10 сентября. Но так как ответы на посланные по этому поводу запросы во Владивосток и Хабаровск не пришли, то капитан был вынужден продолжать попытки достигнуть острова на «Совете».

Новый начальник острова Ф. Я. Астапчик предложил перейти с частью людей на остров по льду на собаках, а затем таким же образом переправить на «Совет» врангелевцев во главе с А. И. Минеевым. Однако с учетом соотношения средней скорости перемещения по торосистым льдам на собаках, составляющей 5—6 км в сутки, и скорости движения льда в направлении от берега о. Врангеля, равной 30—35 км в сутки, это было признано неосуществимым.

В течение последующих четырех суток продолжался вынужденный дрейф парохода на юго-восток со скоростью два узла. В ожидании вынужденной зимовки во льдах или возможного оставления судна на «Совете» распределили имеющуюся теплую меховую одежду между экипажем и экспедицией. Ее полностью хватило только последней. Команду удалось одеть лишь наполовину, остальным пришлось довольствоваться ватной одеждой, которая не подходила для полярных условий. Одновременно снарядили аварийные походные сумки.

А. И. Минеев сообщил по радио, что гидросамолет чукотской летной экспедиции, возглавляемой Обручевым, готов помочь колонии в доставке на остров необходимого количества продуктов, а также вывезти с него на «Совет» ослабевших колонистов. Ф. Я. Астапчик заявил о своем решении с частью членов новой колонии вылететь на остров для замены находящихся там людей. Все это потребовало вывода парохода в разряженный лед для того, чтобы возле него было достаточное для посадки гидросамолета пространство чистой воды.

1 сентября «Совет», пользуясь имеющимися небольшими разводьями, возобновил движение в торосистом льду. К вечеру он смог пройти не более полутора миль. Опасность нахождения судна во льдах еще раз была подтверждена аварией рулевого привода, вызванной тем, что при перемене хода пароход, двигаясь по инерции назад, протаранил пером руля льдину. К вечеру «Совет» вновь лег в дрейф. Попытки

выйти в разряженный лед повторились утром следующего дня. К 11:00 2 сентября пароход продвинулся вперед всего на четыре длины корпуса. На его пути простирались крупные торосы, препятствовавшие движению. Наконец, в 11:00, пароход, расколов льдину толщиной от полутора до двух метров, вошел в мелкобитый лед.

Маневрирование судна осложнялось тем, что его было необходимо направлять в ранее оставленный во льду след. В противном случае существовала реальная опасность повреждения гребного винта и окончательного выхода «Совета» из строя. Такое ограничение маневренности вынуждало прибегать к лобовой атаке льдин носовой оконечностью. Ход судна сильно замедлился.

До 15:00 «Совет» еще несколько раз пытался пробиться к видневшейся впереди широкой полынье, но за все время работы он продвинулся всего на полмили. Машину снова пришлось застопорить. Осмотр носовой части парохода показал, что на обшивке правого борта между форштевнем и скулой образовались гофры, однако течь форпика заметно не увеличилась.

Начавшаяся подвижка льда к вечеру позволила возобновить движение в направлении о. Врангеля. В 21:00, выйдя в разряженный лед, пароход лег в дрейф для осмотра и затяжки ослабевших соединительных болтов фланцев гребного вала. Через час движение продолжилось, но начавшийся снегопад и наступившая темнота в 23:05 заставили прекратить его до рассвета. 3 сентября, с наступлением рассвета, пароход проследовал по направлению имеющихся разводьев в направлении острова и к полудню вышел на чистую воду.

Здесь «Совет» остановился для взятия гидрологической пробы и определения местоположения. При осмотре гребного вала был обнаружен очередной срезанный болт. После его замены пароход двинулся по чистой воде вдоль кромки битого льда в направлении о. Геральд для того, чтобы в третий раз попытаться достичь о. Врангеля.

4 сентября на остров прибыл гидросамолет. К вечеру непроходимый лед опять вынудил «Совет» встать на ледовый якорь. Во время стоянки при очередном осмотре были обнаружены еще два лопнувших соединительных болта. 5 сентября в 17:00 пароход двинулся к западу, производя ледовую разведку с целью обнаружения полыньи большого размера, способной принять гидросамолет. Найдя подходящую полынью, в 19:35 он вновь встал на ледовый якорь.

На следующий день к «Совету» вылетел двухмоторный самолет «Дорнье-Валь» экспедиции Комсевморпути во главе с начальником

чукотской летной экспедиции Обручевым. Вел его летчик Петров. В 10:25 машина села в четверти мили от парохода и была прибуксирована к нему судовым моторным вельботом. Она доставила часть колонистов во главе с Минеевым (врача Синадского с женой и ребенком, гидрометеоролога Зайцева, начальника радиостанции Шатинского, радиотехника Боганова, охотника Скурихина и душевнобольного повара), а также 1 015 песчовых шкур [8, л. 89].

Во время 48-минутного перелета из б. Роджерс к пароходу ледовую разведку вел пилот-наблюдатель К. Званцев. Вот что он докладывал Дублицкому: «Южная и восточная часть острова Врангеля против [направления] Врангель — Геральд, а также остров Геральд окружены и забиты сплоченным мелко-крупно битым льдом, а также плавающими полями, вся эта масса спаяна молодым льдом. Кроме того, местами видна в небольших полыньях подушка осеннего типа. В наличии имеется сплоченный спаянный, непроходимый для Вашего судна лед... Должен оговориться, что местами в полях замечены трещины, но [они] настолько узки, а главное — масса льда так сжата, что судну типа “Совет” будет невозможно не только продвинуться, но и даже слегка раздвинуть эти поля. Южная часть острова, а также восточная часть до реки Клер имеют береговую полынью настолько широкой, что судно может маневрировать, если удастся пробиться, что мне кажется совершенно невозможным при данных условиях» [8, л. 73].

Итак, снова выяснилось, что остров блокирован многомильной полосой непроходимого льда и достичь его пароход вряд ли сумеет. В 12:00 началась погрузка в самолет предметов первой необходимости, отсутствующих у колонии. Тем временем на «Совете» шло совещание с участием летчиков, решившее, что судну следует возвратиться обратно из-за непроходимого льда и имеющихся дефектов гребного вала. Летчики заявили, что второго рейса с острова к судну они сделать не смогут, тем более что имевшийся на «Совете» авиабензин для данного самолета оказался непригоден. К концу совещания они были вынуждены спешно покинуть пароход и вылететь к острову, так как начавшаяся подвижка льда грозила уничтожением самолета. С ними вернулся и А. И. Минеев.

В течение 7 сентября пароход дрейфовал в ожидании разряжения льда и возможности в очередной раз пробиться к о. Врангеля. Для этого было решено вновь подойти к о. Геральд. Рано утром «Совет» двинулся вдоль кромки битого льда к острову. Дойдя до сплошного льда, он

остановился на расстоянии от него около тридцати миль и начал постепенно окружаться дрейфующим льдом.

Капитан отдал распоряжение готовить машину с намерением выйти на чистую воду, однако в это время производилась очередная замена срезанных на переходе болтов. Так как льдины продолжали затирать судно, в 17:15 капитан, рискуя поломкой оставшихся болтов, приказал дать ход, не ожидая окончания ремонта. Дальнейшее промедление грозило вынужденным дрейфом, а затем необходимостью двигаться в тяжелом льду с неисправным валопроводом. Ремонт возобновился в 18:25, после того как пароход самым малым ходом выбрался в разряженный лед.

9 сентября в 10:00 «Совет», используя образовавшиеся в ледовых полях разводья, вновь начал пробиваться к о. Врангеля, держа курс в направлении б. Роджерс. В 12:50 движение судна прекратилось, сдерживаемое сплошным непроходимым льдом. Пароход опять встал на ледовый якорь на расстоянии семнадцати миль от утеса Большевик. Неподалеку от него застрелили двух белых медведей, мясо которых затем использовали в качестве корма для ездовых собак.

Характер трудностей, которые экспедиция на «Совете» испытывала в течение всего полярного рейса, прекрасно иллюстрируют приведенные ниже выдержки из донесения К. А. Дублицкого.

«10 сентября. 12:30. Лед начал теснить судно, затирая его со всех сторон. Снявшись, отошел в разряженный лед в островном направлении и в 14:00 вновь встал на ледовый якорь.

11 сентября. В полдень имел обсервацию, дрейф на зюйд со скоростью 0,2 мили в час. По всему горизонту сплошной непроходимый лед, за исключением юго-восточной четверти, где виднеется чистая вода. В районе стоянки судна — разряженный лед в пять баллов. Установил связь с экспедиционным судном «Сибиряков».

12 сентября. Ввиду увеличившихся дефектов гребного вала, выходящих в частом хроническом срезании болтов соединительных фланцев даже после непродолжительной работы, войдя в связь с ледокольным пароходом «Александр Сибиряков», совершающим переход Архангельск — Владивосток, решил выйти к мысу Дежнева на соединение с «Сибиряковым», где окончательно решить вопрос о возможности произвести попытку достичь о. Врангеля на «Сибирякове» или же, в случае невозможности, сдать на него, за исключением основного ядра, всех колонистов, в частности, женщин и детей, или, в крайнем случае, высадить их в селении Уэлен и, обеспечив их годовым запасом продовольствия, произвести вновь попытку достигнуть острова

на «Совете» с минимальным количеством колонистов, тем более что начальник острова т. Астапчик заявил мне еще раньше, что в случае достижения о. Врангеля он твердо решил взять на остров меньшую половину всего состава ввиду непригодности остальных к жизни на острове.

В 8:45 снялся к мысу Дежнева, идя средним ходом, так как большего хода болты гребного вала совершенно не выдерживали. 10:25. Выйдя на чистую воду, проследовал вдоль битого льда. 11:30. Лопнули два болта гребного вала. Остановил машину для исправления повреждения. Вблизи судна видны до десяти моржовых лежищ. В ожидании окончания ремонта для пополнения корма ездовых собак байдара и вельбот с охотниками отправлены на охоту. 17:00. Закончил ремонт, приняв на палубу восемь убитых моржей, последовал далее вдоль кромки льда, по-прежнему уходящей на юг.

13—15 сентября. Следую чистой водой вдоль кромки льда умеренным ходом вследствие аварийного состояния гребного вала. Временами стопорим машину для обжатия лопнувших болтов вала... Получил от начальника экспедиции на «Сибирякове» т. Шмидта категорический отказ по вопросу совершения попытки достижения о. Врангеля «Сибиряковым» ввиду поломки [на нем] лопастей» [8, л. 20—22].

К этому времени стало окончательно ясно, что техническое состояние «Совета» не позволит ему выполнить основную задачу экспедиции — смену зимовщиков на о. Врангеля. 12 сентября на судне составили акт о том, «что после каждого перехода в текущем рейсе судна обнаруживали отдачу гаек, а при плавании в полярном море — поломку болтов, скрепляющих фланцы гребного вала с дейдвудным. Поломка болтов происходила: 20 августа — три болта; 3 сентября — один; 4, 8 и 12 сентября — по два болта. Итого изломанных болтов — десять штук, из которых заменено восемь штук запасными, два изготовлены собственными средствами. Причина отдачи и поломки болтов — есть неправильная центровка линии гребного вала, а также разработка дейдвудной втулки, которой способствовал еще установленный тяжеловесный гребной винт... В настоящее время дефект настолько увеличился, что не дает возможности дать ход машины более сорока оборотов, и нет гарантии от дальнейшей поломки болтов. Учитывая, что при шторме произойдет поломка болтов, а замена их другими повторит тот же излом, так как фланцы валов держат плотно их, даст еще худшие результаты, и судно может лишиться своего хода.

Считаем необходимым немедленно прекратить работу во льдах и, соблюдая все меры предосторожности, стараться дойти до ближай-

шей закрытой бухты. В дальнейшем переход до Петропавловска без буксира опасен, а после из — Петропавловска во Владивосток без груза — невозможен...» [8, л. 75].

Последующие двое суток «Совет» продолжал маневрировать во льду. К полудню 17 сентября, находясь в густом тумане, пароход вышел в пролив Беринга и малым ходом последовал к с. Уэлен — месту встречи с «Сибиряковым». На следующий день с «Сибирякова» пришло сообщение о потере им гребного винта. Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт извещал о том, что поблизости нет судов, кроме «Совета», способных оказать ему помощь [8, л. 23].

Обсудив по радио сложившееся положение с О. Ю. Шмидтом и капитаном «Сибирякова» В. И. Ворониным, Дублицкий решил, что ввиду тяжелого льда, окружающего «Сибиряков», ему следует держаться наготове в районе м. Дежнева в ожидании возможного разряжения ледовых полей. Учитывая большой риск предстоящей «Совету» работы, он нашел необходимым высадить с него всех лишних людей в Уэлене, обеспечив их годовым запасом продовольствия из того ассортимента, который отсутствовал на местных складах.

О своем решении капитан «Совета» известил дирекцию АКО следующей радиограммой: «Стою в Уэлене, приступаю к выгрузке продуктов для обеспечения пропитания 70 пассажиров, так как необходимо быть готовым идти на помощь “Сибирякову”, потерявшему гребной винт у острова Идлилли в 90 милях от Дежнева» [8, л. 73].

Кроме продуктов на берег была сдана пушнина, принятая на факториях АКО. Из-за плохой радиосвязи своевременно получить разрешение дирекции на выгрузку не удалось. Однако вечером 18 сентября от нее пришла радиограмма с категорическим запрещением снятия каких-либо грузов до прихода в Петропавловск. Решено было выгрузку прекратить и приступить к обратной приемке уже переданного на берег, но на следующий день надвигающийся лед вынудил «Совет» уйти с рейда Уэлена. Оставленное продовольствие было передано арктической геологической экспедиции. Взамен его О. Ю. Шмидт обязался вернуть АКО соответствующее количество продуктов из своих запасов [8, л. 78—80].

Одновременно «Совет» пытался установить связь с каким-нибудь судном. Им оказался траулер «Уссурийец», капитан которого С. И. Кострубов выразил желание помочь «Сибирякову», дрейфующему в направлении Берингова пролива со скоростью полтора узла. На траулер с «Совета» пошла радиограмма: «“Сибиряков” без винта, “Совет” имеет

весьма неисправный гребной вал, намерен при первой возможности, в зависимости от состояния льда, взять “Сибиряков” на буксир, идти в [бухты] Провидения или Лаврентия. В целях безопасности предварительно высаживаю 70 человек пассажиров, снабженных довольствием, в Уэлене. Почти необходимо иметь в [бухте] Провидения судно в резерве, если типа тральщика, то персонально Вас. Судно понадобится в случае вывоза пассажиров или помощи при буксировке в [бухту] Провидения. Надеюсь на Вашу поддержку, если согласны, скажите, как Вас заполнить для этой цели» [8, л. 77].

Капитан Кострубов ответил о готовности идти на спасение аварийного парохода. Об этом Дублицкий уведомил Шмидта, который, учитывая техническое состояние «Совета», принял решение о том, что помогать «Сибирякову» будет «Уссурийец».

Утром 21 сентября с «Совета» заметили траулер, пробивающийся к нему в тяжелых льдах. В 10:50 пароход снялся с якоря и в 13:00 пришвартовался к «Уссурийцу» для обеспечения его углем и зимовочными запасами. На траулер передали принадлежавшее АКО продовольствие и снабжение, предназначенное для о. Врангеля, из расчета шестимесячного неприкосновенного запаса и пятимесячного, требующегося для обычного плавания. Его Шмидт также обязался вернуть АКО равноценными продуктами.

После обмена мнениями с капитаном Кострубовым, Дублицкий решил отправить «Совет» под командованием своего старшего помощника Н. А. Финякина в б. Провидения, а самому перейти на «Уссурийск» для помощи его капитану. О принятом решении Дублицкий доложил дирекции АКО в Петропавловск, но ответа не получил. Поэтому, учитывая состояние льда и неисправность «Совета», он счел необходимым остаться на своем пароходе.

Перегрузка угля и запасов на траулер закончилась в 9:50 23 сентября, после чего «Совет» снялся в б. Провидения, но вскоре машину опять пришлось остановить для замены очередного лопнувшего болта и в ожидании разряжения льда.

25 сентября в 15:15 пароход направился в б. Эмма для погрузки на борт гидросамолета Комсевморпути. Экипаж «Совета» как мог поддерживал товарищей, вступивших в схватку с ледяной стихией. 26 сентября с судна в адрес Шмидта ушла радиограмма, гласившая: «Сегодня узнали приблизительно ваши дела, радуемся, что они как будто налаживаются. Весь экипаж с напряженнейшим вниманием следит за борьбой “Сибирякова” и “Уссурийец” со льдами...» [8, л. 86].

На переходе «Совет» попал в шторм, он не выгребал против ветра и волн, поэтому, чтобы не оказаться выброшенным на берег, был вынужден повернуть назад и направиться под укрытие м. Чаплин, где оставался до рассвета 27 сентября.

Гидросамолет, погруженный на пароход, планировали привести в готовность и по первому требованию выслать его к «Сибирякову». Однако вскоре выяснилось, что для него нет подходящего горючего и других материалов. По заявлению летчиков, на ремонт его мотора требовалось не менее шести суток. Поэтому самолет решили разобрать, что и сделали утром 30 сентября. Затем «Совет» принял на борт летчиков и снялся с якоря в Анадырь. Через двое суток пароход из-за сильного встречного течения, которое он не мог преодолеть из-за неисправности валопровода, был вынужден бросить якорь на подходе к Анадырю.

Следующие двое суток ушли на выгрузку грузов и прием пассажиров, в числе которых находились летная и геологическая экспедиции, после чего «Совет», в соответствии с полученным от дирекции АКО распоряжением, снялся в Усть-Камчатск. Штормовая погода вынудила его двигаться через пролив Литке. Ход судна не превышал шесть узлов. 10 октября в 16:35 «Совет» бросил якорь на рейде Усть-Камчатка и, спустив плавсредства, приступил к выгрузке части груза, которая закончилась к обеду 14 октября.

Затем судно проследовало в Петропавловск, куда пришло 16 октября. Накануне в Петропавловск прибыли пароход «Сибиряков» и сопровождавший его траулер «Уссуриец».

16 октября 1932 г. в 12:00 на внешнем рейде Петропавловска «Совет» торжественно встречали три расцвеченные флагами катера, приветствовавшие его звуками оркестра. Состоявшиеся затем собрания партийных, профсоюзных и общественных организаций решили представить весь экипаж парохода за проявленный героизм к ордену Трудового Красного Знамени коллективно, а капитана — к тому же ордену персонально [8, л. 28].

24 октября, во время стоянки «Совета» в Петропавловске, прозвучал финальный аккорд завершившейся ледовой драмы. Утром в мастерской, расположенной в верхней части машинного отделения, из-за неосторожности экипажа воспламенилось ведро с бензином, употреблявшимся для протирки деталей движения главной машины. При ликвидации пожара ведро опрокинули на решетки левого борта возле цилиндра низкого давления, горящий бензин пролился на работавшего

внизу кочегара И. Ф. Проскурякова. Механик и машинист, находившиеся неподалеку, своими куртками, мешками и куском брезента потушили горевшую на нем одежду, после чего пострадавшего унесли в судовой лазарет. Из-за полученных тяжелых ожогов двадцативосьмилетний кочегар скончался вечером этого же дня [8, л. 87]. Это была единственная человеческая жертва за всю экспедицию, по иронии судьбы пришедшая на ее окончание.

Утром 30 октября «Совет», закончивший выгрузку экспедиционных грузов, приняв около 200 т рыбопродукции, не имея собственного хода, на буксире парохода АКО «Эскимос» последовал во Владивосток. Второй раз в течение этого года «Совет» возвращался из Петропавловска в родной порт, ведомый «за ноздрю». Этот рейс завершился 11 ноября. Так была поставлена точка в героическом ледовом походе.

По мнению капитана К. А. Дублицкого, существенным недостатком в организации похода на о. Врангеля, помимо явной непригодности для этой цели парохода «Совет», являлся громоздкий состав экспедиции, насчитывавшей свыше сорока человек. Многие ее члены не годились к жизни в суровых полярных условиях. Так, в их число входили двадцать две женщины и малолетних ребенка, причем часть младенцев появилась на свет уже в ходе вояжа. Зато в ее составе недоставало квалифицированных научных сотрудников, особенно инженера-горняка, специалиста-химика и звероведа [16, л. 22].

Выбор многих членов экспедиции был неудачен: они оказались случайными людьми. Начальник острова Ф. Я. Астапчик отмечал как курьезный факт зачисления на должность фельдшера человека, понимавшего, по его словам, «в медицине не больше, чем я в египетских иероглифах...». Этого «фельдшера» пришлось высадить в Петропавловске. Здесь же были сняты за пьянство заведующий пушной факторией и один из колонистов, оказавшийся нечистым на руку. После ухода «Совета» из Петропавловска на север, из состава колонии были исключены еще два ее члена «как люди совершенно бесполезные для Врангеля, отрицательно проявившие себя в пути» [8, л. 88].

Подготовка экипажа к работе в ледовых условиях, напротив, была отличной. Особенно много работы по поддержанию жизнеспособности судна выпало на долю судомеханической службы. Она состояла из механиков: второго Ф. Г. Матвеева, третьего А. И. Косорука, четвертого Ф. Е. Тютюлина; одного электрика, четырех машинистов и девяти кочегаров. Наиболее тяжело приходилось в течение ремонта и рейса старшему механику И. С. Семенюку, энергия и знания которого в

значительной степени способствовали благополучному завершению похода в полярные воды. Список личного состава полярной экспедиции и экипажа парохода «Совета» приведены в приложениях 4.1 и 4.2.

Особые нарекания Дублицкого вызвала «практика организации настоящей экспедиции двумя учреждениями» (АКО и СТФ. — *С. Г.*), которая «обнаружила много отрицательных сторон, так как, несмотря на договоры, Совторгфлот при снаряжении судна ссылался на АКО, а АКО, естественно, требовало выполнения договора от Совторгфлота, а в результате страдало и замедлялось дело» [8, л. 29].

Не все было благополучно и со снабжением. Как известно, колония не была полностью обеспечена меховой одеждой, ощущался недостаток теплого шерстяного белья и носков, но зато в избытке было взято «шелковых чулок, летней мануфактуры, летней обуви, галош и т. д.», видимо, столь необходимых на полярном острове. Часть продуктов, таких как сахар, чай, сухофрукты, — имела упаковку, непригодную для длительной зимовки [8, л. 88].

Общая стоимость ледового похода составила 319 564 руб. Затраты на ее проведение распределились следующим образом [8, л. 31]:

- фрахт «Совета» со 2 июля по 17 октября 1932 г. — 116 332 руб.;
- вода (580 т) — 1 088 руб.;
- уголь (1 784,7 т) — 65 944 руб.;
- установка ледовых креплений в трюмах — 14 000 руб.;
- зарплата и прочие выплаты экипажу — 122 000 руб.

Поход «Совета» показал опасность одиночного плавания в полярных широтах судна неледокольного типа, необходимость приобретения АКО собственных ледокольных судов для обслуживания побережья северных районов Камчатки и Чукотки, а также усиления судоремонтной базы в Петропавловске.

Наиболее тяжелыми для оставшейся на о. Врангеля колонии были зимы 1932—1933 и 1933—1934 гг. Особенно не хватало угля, наступил двухлетний перерыв в работе радиостанции. Колонисты скученно жили в ярангах, для отопления которых они использовали плавник, выбрасываемый на берег. Тем не менее, на острове не наблюдались тяжелые заболевания и смертность. Этому способствовали достаточные запасы продовольствия и охотничьих припасов, а также использование колонистами в пищу мяса белых медведей, моржей и дикой птицы. За 1929—1934 гг. прибыль населения острова составила 18 чел.

В 1933 г. сменить колонию пытался пароход «Челоскин», но сделать ему этого не удалось, так как судно погибло во льдах. Связь с островом

в этом году поддерживалась только при помощи авиации. Летчики Леваневский и Куканов совершили два полета, доставив колонистам продовольствие и вывезя всех русских зимовщиков, за исключением А. И. Минеева и его жены В. Ф. Власовой. В этом году остров постановлением СТО был передан из ведения АКО в распоряжение незадолго до этого образованного Главного управления Северного морского пути. Весной 1934 г. на остров совершил первый полет сухопутный самолет. Он доставил продукты и нового радиста, восстановившего радиосвязь с судами и материком. В августе 1934 г. после пятилетнего перерыва к острову пробился ледокол «Красин» [3, 11].

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 481.
2. Там же, д. 484.
3. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л., 1936.
4. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964. — 287 с.
5. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 148.
6. Там же, д. 1.
7. **Бессмертный Е. Д.** Повесть людям. — М., 1970. — 239 с.
8. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 37.
9. Там же, д. 33а.
10. Там же, д. 27.
11. **История** Дальневосточного пароходства (Очерки) / Отв. ред. Б. М. Дворняк. — М.: Морской транспорт, 1962. — 264 с.
12. **Попов С.** Капитан Дублицкий // Морской флот, 1981. — № 8.
13. **Полярная звезда.** Комплект за 1923 г.
14. **Григорьев А. Б.** Альбатросы: Из истории гидроавиации. — М.: Машиностроение, 1989. — 272 с.
15. **Карпущенко В. М., Машков В. А.** Путиловский завод — судостроению // Судостроение. — 1981. — № 11. — С. 53—55.
16. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 36.

ГЛАВА 5. НАЧАЛО РЫБАЦКОГО ФЛОТА КАМЧАТКИ

5.1. ПЕРВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА АКО

Хозяйственная деятельность АКО началась осенью 1927 г. подготовкой к путине 1928 г. Рыбная промышленность Камчатки в этот период имела сезонный характер: основные промыслы работали три с половиной месяца в году — с июня до середины сентября. Развитие постоянно действующей промышленности затруднялось небольшим местным населением, к тому же, в основном, не рыболовецким [1, л. 134].

Одной из главных задач общества стало приобретение собственного транспортного и промыслового флота, а также создание береговой инфраструктуры для его обслуживания. Уже на одном из своих первых заседаний, состоявшемся 25—26 сентября 1927 г., правление АКО, размещавшееся в Хабаровске, решило отказаться от услуг Госторга РСФСР и начать использовать своих представителей в США и Японии для заготовки необходимых Камчатке товаров. Для их доставки оно намеревалось обзавестись транспортными судами.

На первых порах признавалось «необходимым приобретение для завоза товаров одного парохода и для развоза [их] по берегам двух шхун». Тогда же было решено «просить по телеграфу председателя правления т. Нацаренуса С. П. поставить этот вопрос перед Наркомторгом СССР, в первую очередь о шхунах, для получения лицензий» [2, л. 259]. Таким образом, главной задачей считалась покупка небольших парусно-моторных шхун.

До начала деятельности АКО Камчатку снабжал СТФ, пароходы которого выполняли незначительное число рейсов на ее побережья. Малое время стоянки судов, ограниченный ассортимент привозимых ими товаров, ошибки, возникавшие в ходе перегрузки, — являлись главными недостатками такой организации снабжения.

Стратегию работы своего будущего транспортного флота правление АКО рассматривало 31 октября 1927 г. На его заседании с докладом «О методах снабженческой работы на Камчатке и в Охотском крае» выступил член правления М. Д. Шеин. По его словам, из-за присущих СТФ ошибок, организациям, доставлявшим снабжение на промыслы и населению, было невозможно полностью учесть характер работы местных факторий, остававшийся на них ассортимент товаров и

перспективные потребности районов. При необходимости они не могли оперативно изменять количество и ассортимент завозимых грузов.

По мнению Шеина, «более целесообразным является завоз товаров рейсами Совторгфлота, но не на все фактории, а в определенные пункты, где должны быть [организованы] снабжающие (базисные) склады. Дальнейшее снабжение должно идти из этих баз путем завоза товаров на береговые фактории шхунами. Этим способом можно избежать недоснабжения или затоваривания, учесть более правильно потребности факторий, освободиться от платежа сталийных денег (штрафов за простой судов. — С. Г.)».

Предполагалось, что базисных складов будет два или три: один на охотском побережье или западной Камчатке, остальные — на восточном берегу полуострова в его южной части и на севере. Места размещения складов следовало согласовать с окривкомом.

В конце октября 1927 г. АКО получило разрешение правительства СССР на покупку двух шхун. «Необходимо в случае принципиального принятия предложенного способа завоза немедленно принять меры к заказу или покупке шхун, — утверждал Шеин. — Принципиальное согласие центра на покупку двух шхун есть». Высказанные им предложения получили одобрение. Для координации снабжения Камчатки Шеин отправился в Петропавловск, где ему назначили месячное жалование в размере 700 руб. Правление общества поручило своему пушно-снабженческому отделу «срочно проработать вопрос о системе снабжения Камчатки и охотского побережья», о чем доложить ему в середине ноября 1927 г. [2, л. 266].

Результаты этой «срочной проработки» появились к назначенному сроку. 19 ноября 1927 г. правление АКО изучало заключение Дальневосточной РКИ по результатам обследования торговой деятельности пушных факторий Дальгосторга в 1926—1927 гг. Экспедиция Дальгосторга по восточной Камчатке и Чукотско-Анадырскому краю, проведенная в 1927 г., отметила «неудобства обслуживания Камчатки судами Совторгфлота. Отсутствие собственной шхуны, на которой можно было бы расположить товары так, как это требуется особенностями нашего дела, хотя и не сказалось в этом году так сильно, как раньше, тем не менее оно достаточно убедительно для того, чтобы будущая снабжающая организация поставила во всей полноте вопрос о приобретении собственного тоннажа» [3, л. 208].

Вскоре этой «снабжающей организацией» предстояло стать АКО. Оно сообщило РКИ и Комитету по делам Севера при СТО о том, что на своих

предыдущих заседаниях оно решило «организовать базисный товарный склад в г. Владивостоке и вспомогательные к нему: первый — в Анадыре или б. Эмма, второй — в г. Охотске или в б. Нагаевской».

Кроме этого, РКИ извещалась о том, что АКО наметило к началу навигации 1928 г. купить две парусно-моторные шхуны «с водоизмещением, приблизительно: первой в 500—550 тонн для обслуживания факторий восточного побережья Камчатки, и второй — тонн на 650—700 — для обслуживания побережья Охотского моря». С учетом того что кроме них в 1928 г. фактории предполагалось обслужить 29 рейсами судов СТФ, а также пароходами, фрахтованными частными рыбопромышленниками, покупка третьей шхуны считалась нецелесообразной [2, л. 272—272 об.].

На следующий день, 20 ноября 1927 г., АКО обсуждало «Проект системы снабжения факторий в 1928—1929 гг.». Оно еще раз признало, что опыт работы снабжающих организаций, предшествующих АКО (их за период после советизации Камчатки, то есть с 1923 по 1927 гг., сменилось четыре: в 1923 г. — Центросоюз и Дальгосторг, в 1924 г. — ОКАРО, в 1925—1927 гг. — монопольно Дальгосторг, а в предстоящем 1928 г. дело снабжения Охотско-Камчатского края переходило к АКО [4, л. 229]) показал, что перебои в обеспечении факторий в первую очередь вызывались несовершенством самой системы снабжения.

С целью ее улучшения было принято предложение М. Д. Шеина о необходимости организации во Владивостоке базисного товарного склада, на котором должны были сосредоточиваться все товары, как импортируемые, так и закупаемые на внутреннем рынке. Здесь же подтверждалось место постройки вспомогательных складов, также озвученное Шеиным (б. Нагаева или Охотск, и Анадырь или б. Эмма).

Развозить с них товары по факториям должны были две запланированные покупкой парусно-моторные шхуны, каждая из которых закреплялась за определенным складом. (К проекту создания «завозного» склада в б. Нагаева АКО вернулось в начале 1929 г. 25 марта оно рассматривало возможность постройки на берегу бухты складских помещений, зданий фактории и жилого дома, а также решало вопрос о требующейся для обслуживания складов рабочей силе, так как население в бухте в то время отсутствовало. Этот проект не был осуществлен, так как не состоялась планировавшаяся передача Семичанских золотых приисков из Союззолота в ведение АКО [2, л. 27, 38 об., 274]).

В результате указанных совещаний пушно-снабженческому и транспортному отделам поручалось «еще раз подробно проработать вопрос

о грузоподъемности, осадке и конструкции приобретаемых шхун, имея в виду специфические особенности плавания по Охотскому и Беринговому морям». Окончательный проект предлагалось представить не позднее 29 ноября 1927 г. [2, л. 274].

Для приобретения судов в США откомандировывался ответственный член правления АКО В. Л. Бурыгин. Решение об этом было принято 14 ноября 1927 г. [2, л. 271].

Результаты своей работы Бурыгин доложил правлению из Сан-Франциско 17 января 1928 г.: «Сегодня осмотрел шхуну постройки 1918 г.: деревянная, трехмачтовая, мотор 300 сил, тоннаж чистый 700 тонн, имеется 20 коек матросов, 10 администрации, небольшой магазин. Ход 8 миль, имеется парусное снаряжение, электричество, лебедки, подводная часть железным деревом, нос обшит сталью, нет радио. Прсят 65 000 долларов, дешевле не отдадут. Телеграфте Сиатль принципиальное согласие кредита. Мое впечатление этой шхуны хорошее».

Правление дало согласие на приобретение шхуны, одновременно предложив Бурыгину произвести ее ремонт и освидетельствование, а также установить на судне радиостанцию. На следующий день от него пришло еще одно сообщение: «Осматривал два парохода, железный и деревянный. Железный не годится, работает только на нефти, деревянный приличный, 1918 года постройки, ход 9 миль, имеет груз 3 000 тонн, угля в сутки [расходует] 22 тонны. Нет радио, требуется ремонт кают, краска, примерно [на] 6 000 долларов. Прсят 35 000 долларов без ремонта, радио. Если не подходит нам, предложите Тресту. Телеграфте Сиатль. Бурыгин».

От дачи согласия на покупку парохода правление решило воздержаться, обосновывая это тем, что его деревянный корпус будет быстро разрушен морским червем. Окончательное решение по его приобретению передавалось на усмотрение Бурыгина, которому сообщили о том, что АКО предпочитает обзавестись стальным судном [2, л. 285].

В конце января 1928 г. правление АКО поручило транспортно-складскому отделу укомплектовать купленные суда экипажами. Тогда же оно рассмотрело представление о наименовании судов. Пока вопрос решено было оставить «открытым, представление заведующего транспортным отделом передать для предварительного обсуждения в отдел транспортно-производственный» [2, л. 286 об.—288]. Окончательное решение позже принял владивостокский торговый порт, к которому суда были приписаны: теплоход «Апекс» получил название «Охотск», шхуна «Чарльз Бровер» стала именоваться «Чукоткой».

Во время нахождения в США В. Л. Бурьгин письменно напомнил Амторгу о необходимости приобретения всех требующихся товаров и отгрузки их на купленных судах не позднее середины апреля 1928 г. На этот же срок выхода шхун рассчитывало и правление АКО. Однако 3 апреля, за неделю до назначенного отхода судов из Сиэтла в СССР, в главную контору общества пришло сообщение Амторга об отсрочке им выполнения заказов до мая. Это могло нарушить ход подготовки к первому промысловому сезону. Сложившиеся обстоятельства потребовали принятия ряда экстренных решений.

7 апреля 1928 г. АКО обращалось к Амторгу с просьбой «принять самые энергичные меры к усилению заготовки товаров, перенеся их на западное побережье», то есть в районы США, примыкающие к пункту отправления. Это могло ускорить выход судов. Кроме этого, вместо Владивостока они теперь должны были следовать в Петропавловск, центр региона, в котором размещалась основная производственная база общества. Транспортному отделу ставилась задача снарядить суда в рейс и предупредить Амторг о тщательной подготовке их механизмов и оборудования к долгому плаванию, «имея в виду невозможность ремонта и пополнения в Петропавловске».

В Петропавловске пушно-снабженческому и транспортному отделам следовало организовать встречу «Охотска» и «Чукотки» доставленными туда советскими командами с тем, чтобы по их прибытии можно было немедленно приступить к переоборудованию и приспособлению судов к местным условиям. Здесь к этому времени следовало сосредоточить все необходимое для их погрузки, «обеспечить наиболее полную сортировку товаров, прибывших в Петропавловск из Владивостока, заранее подготовив и складочные помещения...» [2, л. 119].

В процессе передачи приобретенных судов от Амторга в ведение АКО отмечались недостатки, о которых в ноябре 1928 г. сообщал член правления О. Х. Кантер: «Такая передача судов, которая практиковалась Амторгом, совершенно ненормальная. Когда “Охотск” прибыл в Петропавловск, многие инструменты расходились по рукам нашей команды, а отчасти и американской команды. На следующее плавание нам придется потратить много денег, чтобы пополнить судовой инвентарь. Это хищение стоит тысяч рублей» [2, л. 248].

18 апреля 1928 г. финансовый отдел АКО докладывал правлению общества основные статьи его валютных расходов с момента образования. В США за жести и прочие материалы, предназначенные для владивостокской жестяно-баночной фабрики, было затрачено 161 500

долларов, еще в 156 700 долларов обошлись различные промысловые материалы и снабжение. На покупку парохода (будущего крабоконсервного завода «Камчатка»), теплохода («Охотска») и шхуны («Чукотка») было «переведено 213 000 долларов, сумма уже уплачена продавцам и предполагается еще перерасход до 20 000 долларов, который нужно будет покрыть в июне» [2, л. 125]. За участие в покупке указанных судов правление АКО выплатило американскому гражданину Г. Плауну, представителю Сибирской холодильной компании, комиссионное вознаграждение в размере 8 000 долларов.

Вместимость первого судна АКО — теплохода «Охотск» — составляла 785 рег. т (дедвейт 1 354 т), его главный двигатель типа «Атлас» развивал мощность 280 кВт. Численность экипажа «Охотска» по штату 1929 г. составляла 26 чел. Кроме главного, на судне были установлены три вспомогательных бензиновых двигателя. Его конструктивной особенностью являлось наличие высокой надстройки, занимавшей всю кормовую половину корпуса. Она придавала «Охотску» своеобразный силуэт, благодаря которому он получил прозвище «плавающий комод».

Сочетание деревянного корпуса и двигателей, работающих на легковоспламеняющемся топливе, стало причиной часто возникавших на теплоходе пожаров. Одно такое происшествие описывает в своих воспоминаниях 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...» [5, с. 106]. Очередной пожар, случившийся летом 1930 г. в Петропавловске, сыграл в судьбе теплохода трагическую роль.

Помимо энергетической установки с двигателем внутреннего сгорания, «Охотск» располагал вспомогательным парусным вооружением, порой оказывавшим существенную помощь маломощной машине и нередко выручавшим его в экстремальных ситуациях.

«После долгого осеннего рейса мы снялись во Владивосток. Погода, как и следовало ожидать, была беспокойная. При штормовых северо-западных ветрах капитан решил идти под прикрытием Курильской гряды. Но острова нас мало прикрывали, качка была стремительной,

и хода почти не было, а в довершение всех бед в один из штормовых дней вышел из строя главный двигатель. Повреждение оказалось серьезным. “Охотск”, находясь в районе пролива Крузенштерна, стал игрушкой волн. Об аварии сообщили во Владивосток и Петропавловск. Надежды на быструю помощь были очень относительны: в зимнем море не было ни одного судна, которое могло бы придти нам на помощь. Вопрос о помощи обсуждался и на судне. Капитан с самого начала высказал свое мнение о том, что надо срочно вызывать японский спасатель. Но это встретило такой единодушный отпор экипажа, что он не решился выполнять свое намерение. Поставили запасной парус, потом, после того как он порвался, — трюмный брезент...» [5, с. 107].

Второе судно АКО — шхуна «Чукотка» — имело вместимость 569 рег. т (дедвейт 620 т), а его экипаж насчитывал 27 чел. [6, л. 76].

В конце весны 1928 г. АКО разработало первое расписание движения своих транспортов. В соответствии с ним, теплоход «Охотск» выделялся для обслуживания западной Камчатки и охотского берега. Он должен был выполнить два рейса. Первый — по маршруту Петропавловск — Озерная — Большерецк — Соболево — Ича — Хайрюзово — Тигиль — Палана — Лесная — Гижига — Наяхан — Вилига — о. Ольский — Ола — Петропавловск. Его продолжительность определялась в 55 суток (выход 15 июня, приход 9 августа).

Второй рейс во многом повторил предыдущий, но после Наяхана «Охотск» проследовал в Аян, затем на Шантарские острова, зашел в Петропавловск, откуда через Хакодате отправился во Владивосток. Это плавание началось 20 августа, а закончилось 2 ноября, продлившись 75 суток. Командовал «Охотском» капитан С. И. Кострубов.

Шхуна «Чукотка» в 1928 г. должна была работать на восточном побережье Камчатки под командованием опытного капитана-парусника В. М. Андреевского. Ее выход из Владивостока в Хакодате и Петропавловск планировался на 1 июня. Затем шхуна должна была посетить о. Беринга, Усть-Камчатск и еще 38 пунктов. Обратное во Владивостоке «Чукотку» ожидали 19 октября. Таким образом, продолжительность этого большого плавания должна была составить 139 суток. В действительности же шхуна выполнила два рейса: первый — с 19 июля по 16 сентября, второй — с 23 сентября по 28 октября (общая длительность 96 суток) [7, л. 73, 300].

За навигацию 1928 г. оба снабженца АКО перевезли, в общей сложности, 1 600 т грузов, что составило всего 2,3 % от полного грузооборота Камчатки за год, равного 70 000 т [8, л. 26—27]. В течение двух

рейсов «Охотск» принял на восточно-камчатских факториях АКО, по сведениям, представленным капитаном Кострубовым, 28 606 кг различной пушнины на сумму 540 022 руб. Во Владивостоке судно выгрузило 819 мест. Стоимость его фрахта составила 10 541 руб. «Чукотка» собрала 210 мест пушнины и сырья, сданных во Владивостоке и Петропавловске, суммарным весом 6 217 кг и стоимостью 304 081 руб. Шхуна заработала во фрахте 3 983 руб. [7, л. 299—300].

Зиму 1928—1929 гг. оба судна провели в Петропавловске.

Результаты работы первых транспортов АКО оценивало в октябре 1928 г. По сообщению начальника транспортного отдела Языкова, в первую навигацию, наряду с традиционными зерновыми грузами, лесными материалами и продуктами, они перевезли много топлива для растущего моторного флота рыбокомбинатов. В ходе транспортировки оно из-за неплотности тары частично испарялось или проливалось, чем вызвало порчу других грузов. Поэтому на будущее предлагалось «этот груз выделить», то есть организовать один или два специальных «нефтепродуктовых» рейса. Для этого следовало использовать «Чукотку».

Первый такой рейс намечался на май или начало июня, когда из-за относительно низких температур нефтепродукты испарялись незначительно. Шхуна должна была следовать из Владивостока до Пенжинской губы, а затем вернуться во Владивосток. Вторым рейсом она также перевозила горючее, а затем обслуживала островное хозяйство, перевозя на палубе пушных зверей (песцов). При этом считалось, что «запах керосина не будет играть большой роли». Трюмы судна использовались для грузов, не боящихся нефтепродуктов [2, л. 195].

Всего же транспортный отдел намечал своим каботажным судам в навигацию следующего 1929 г. семь рейсов, из которых шесть должны были начинаться из Петропавловска, а один — из Усть-Камчатска. Последний планировался как пассажирский по доставке рабочих. На подготовку к предстоящей навигации и на ремонт судов АКО первоначально намеревалось выделить 140 000 руб., из них на переоборудование парохода «Камчатка» предназначались 60 000, на ремонт «Чукотки» и «Охотска» — по 40 000 руб. [2, л. 198].

Вскоре названные суммы были признаны недостаточными: механизмам «Чукотки» требовался капитальный ремонт, стоимость которого была значительно выше. Аналогичное положение складывалось и с «Охотском» — он также нуждался в затратах, существенно больших, чем 40 000 руб. Одной из причин этого стало состояние петропавловского порта, не имевшего судоремонтной базы и квалифициро-

ванных рабочих. Их отсутствие не позволяло снять в Петропавловске с «Охотска» его громоздкую надстройку. Это вынуждало отправлять судно во Владивосток или в Усть-Камчатск, на что требовались дополнительные средства [2, л. 201].

15 февраля 1929 г. об уточненной смете на ремонт «Охотска» правлению АКО докладывал инженер строительного управления Спиридонов. Смету на переоборудование машинной и палубной части в размере 58 132 руб. бюро разработало на основании чертежей и дефектных ведомостей, составленных капитаном и старшим механиком. Из окончательного списка работ была исключена постройка забортных трапов на сумму 600 руб. С учетом этого, полная стоимость ремонта «Охотска» составила 57 632 руб. 94 коп. [2, л. 15].

Крайний срок окончания работ на «Охотске» и «Чукотке» устанавливался не позднее 1 мая, а до 10 мая оба судна должны были пройти испытания в пробных плаваниях.

25 марта 1929 г. АКО утвердило новое расписание рейсов «Охотска» и «Чукотки». Их выход из Владивостока назначался на 15 мая. Судам вновь должны были снабжать население Камчатки, Охотского и Ольского районов. Общая продолжительность плавания «Чукотки» определялась в 167 суток, за это время она должна была пройти 8 608 миль и перевезти 1 145 т. На стоянки в местах погрузки и разгрузки отводилось 73 суток или 43,7 % всего эксплуатационного времени. Кроме указанных 28 обязательных пунктов захода, предусматривались «факультативные» — на пути из Петропавловска в Большерецк, Соболево, Ичу и Хайрюзово [2, л. 28]. Маршруты плаваний «Чукотки» в 1929 г. отражены в приложении 5.1.

Расписание могло быть нарушено непогодой, сложной ледовой обстановкой на побережье, а также прочими «форсмажорными» обстоятельствами. Одним из них могла стать возможная посылка «Чукотки» к о. Врангеля в случае, если бы ремонт, экстренно шедший во Владивосток на выделенном для этого ледорезе «Ф. Литке», не успел бы закончиться вовремя. На этот случай по предложению Бурыгина 21 мая 1929 г. было решено держать «Чукотку» в резерве на время, оставшееся до рейса на о. Врангеля, а пока — отправить ее из Владивостока с товарами первой необходимости на фактории западного берега Камчатки до Тигиля, а затем в Петропавловск. После ремонта шхуну загрузили мукой, чаем, сахаром и другими продуктами [2, л. 67 об.].

«Охотск» летом 1929 г. из Петропавловска ходил в Усть-Камчатск и на Командоры. Осенью он доставил обратно сруб дома и свежие

овощи. В январе 1930 г. рассматривался вопрос о снабжении с его помощью в предстоящий сезон краболовов, работавших на западной Камчатке, пресной водой из б. Нагаево. Для этого в бухте планировалось сделать приспособления для набора воды [8, л. 51].

Первый транспорт АКО проработал чуть больше двух лет. «Охотск» погиб от пожара летом 1930 г. Судно загорелось, стоя после ремонта у пирса в Петропавловске. Его отбуксировали на рейд в район м. Сигнальный и затопили выстрелом со сторожевого корабля.

Недолго оставалось плавать и «Чукотке». В 1930 г. рассматривался вопрос о приспособлении ее под базу для ведения промысла морского зверя. С этой целью, попутно с выполнением снабженческих рейсов, она совершила экспедицию по обследованию северных побережий. 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...» [9, с. 9].

На навигацию 1931 г. «Чукотке» был определен план грузоперевозок в объеме 1 000 т. Годовая стоимость ее содержания и ремонта определялась в 185 000 руб. Средняя себестоимость перевозки тонны груза должна была составить 54 руб. 91 коп. [10, л. 85 об.].

Помимо доставки грузов «Чукотка» часто привлекалась и к выполнению других работ. В июне 1931 г. Союзрыба вновь предлагала АКО использовать ее «для промысла морского зверя в северных районах камчатского побережья и на Чукотке». Но ввиду того, что шхуна должна была в июле или в августе 1931 г. отправиться в рейс на о. Врангеля, это распоряжение не было выполнено [11, л. 88 об.].

По намеченному плану, летом 1931 г. «Чукотке» следовало выйти на Ванкарем, м. Северный, Чаун и о. Врангеля. 1 августа 1931 г. судно на пути к о. Врангеля в Чукотском море было раздавлено льдами. Его экипаж во главе с капитаном Г. И. Фонаревым спас пароход «Ительмен», передавший людей в Корфовский рыбокомбинат. В результате «Чукотка» смогла дойти лишь до Ванкарема. Позже м. Северный и Чаун снабдили пароходы СТФ «Шмидт» и «Колыма» [10, л. 38 об.].

Несмотря на то что первые транспорты АКО проработали незначительный срок, они оставили существенный след, как в истории акционерного общества, так и промыслового освоения Камчатки в целом.

Обзаведение собственными судами позволило АКО решить важнейшие задачи: отработать на практике новую систему снабжения пунктов охотско-камчатского побережья и в целом решить принципиальные вопросы укомплектования флота личным составом, его рационального использования и технического обслуживания, а также наметить пути их совершенствования.

Помимо этого, первенцы транспортного флота Камчатки стали своеобразными «морскими школами». Они подготовили значительное число специалистов, хорошо знавших особенности работы на камчатском побережье, со временем внесших достойный вклад в развитие дальневосточной рыбной промышленности.

5.2. ПЕРВЫЙ РЕЙС КРАБОЛОВА «КАМЧАТКА»

Начало лова краба в российских тихоокеанских водах относится к 1837 г. В это время на о. Атхи, владении Российско-Американской компании, существовал подобный промысел. В 1874 г. крабов стали ловить в заливе Петра Великого [12].

К началу XX в. основные районы их добычи располагались в восточной части залива Петра Великого, в Усурийском и Амурском заливах, заливах Восток и Америка, бухте Сидеми. Добытые крабы в свежем виде доставлялись во Владивосток. На отдаленных участках в заливах Америка и Восток их мясо сушилось на месте, а затем отправлялось на азиатские рынки. В 1919 г. в этих районах поймали 140 179 шт. крабов. Указанная цифра, определенная на основании записей в промысловых журналах, была занижена, как минимум, втрое. Основными ловцами являлись корейцы, которые точного учета улова не вели [13, с. 45—46].

Пионером крабоконсервного производства является Япония. Первые партии продукции из краба-стригуна японские береговые заводы выработали в 1907 г. Главной сложностью при их производстве являлась необходимость изоляции крабового мяса от внутренней поверхности консервной банки. При контакте с металлом мясо чернело и теряло товарный вид. Японцы решили эту проблему путем покрытия баночной жести лаком и завертывания мяса перед его укладкой в банку в пергамент [14, с. 292—294].

В 1908—1909 гг. японцы начали выпуск консервов из камчатского краба на экспорт, который достиг к 1916 г. значительных размеров. Наблюдавшееся в этот период падение добычи омаров в США

сопровождалось повышением спроса на крабовые консервы. Это стимулировало развитие такого промысла в японских водах, в результате которого были быстро подорваны имевшиеся там запасы сырца. После этого интересы японских рыбопромышленников обратились к южным берегам Камчатки. В 1917 г. на о. Шумшу и Парамушир, принадлежавших в тот период Японии, работали уже 14 крабоконсервных заводов. Крабы для них, по данным приморской торгово-промышленной палаты, «добывались нелегальным путем преимущественно вблизи мыса Лопатки до устья рек Камбальной и Озерной» [15].

1920 г. ознаменовался началом японского крабоконсервного производства в камчатских водах на плавучих заводах, под которые переоборудовались обычные транспортные пароходы грузоподъемностью 600—1 500 т или крупные шхуны. Интенсивное развитие этого способа добычи за счет бесконтрольного лова у берегов Камчатки пришлось на период гражданской войны и иностранной интервенции в России.

Первый отечественный береговой крабоконсервный завод в Приморской области открылся в 1908 г. в бухте Гайдамак. В 1915 г. два небольших предприятия были построены в заливах Америка и Восток. Они проработали до 1918 г.

Одним их первых о возможности и необходимости добычи и консервирования камчатского краба говорил рыбопромышленник Х. П. Бирич. Вот что он заявил в ноябре 1911 г. на съезде рыбопромышленников Дальнего Востока: «Вероятно не только у меня, но и многих других рыбопромышленников во время лова рыбы в сети и невода попадают, нередко в весьма большом количестве, крабы. Весьма ценные сами по себе и могущие служить предметом промысла, так как их можно готовить и в виде сушеного мяса, и как консерв, они, тем не менее, ввиду отсутствия у нас прямого разрешения на утилизацию их, в большинстве случаев просто выбрасываются вон обратно в море. Я предлагаю поэтому господам рыбопромышленникам, разделяющим мой взгляд на этот предмет, присоединиться ко мне и просить Управление государственных имуществ разрешить нам утилизировать тех крабов, которые вылавливаются нами одновременно с ловом рыбы, разрешив нам готовить этих крабов теми способами, какие каждый найдет для себя более выгодным и удобным» [16, с. 40].

Первые практические попытки изготовления крабовых консервов на Камчатке были предприняты в 1913 г. Крупнейший русский ры-

бопромышленник на российском Дальнем Востоке А. Г. Демби в 1913 г. зафрахтовал во Владивостоке для ловли крабов, которых он намеревался перерабатывать на своих предприятиях в Усть-Камчатске, траулер «Находка». По свидетельству российского вице-консула в Хакодате Е. Лебедева, им «было заготовлено только 193 ящика и попытку нужно признать вполне не удавшейся» [17, с. 60]. Другие источники называют меньшее количество произведенных Демби крабовых консервов — всего 23 ящ. В этом же году завод Г. А. Менарда, располагавшийся на западном берегу Камчатки близ с. Палана, выпустил 204 ящ. подобной продукции [18].

Основные районы лова крабов располагались вдоль западного побережья Камчатки. На восточном побережье промысел был ограничен. Здесь, по сообщению газеты «Голос Родины» от 16 декабря 1920 г., советом по делам рыбных промыслов к сдаче в аренду сроком на три года (с 1921 по 1923 гг.) предлагался всего один краболовный участок [13, с. 42].

Торги на краболовные участки западного побережья, состоявшиеся в 1923 г., дали следующие результаты: предлагалось одиннадцать участков, было заторговано десять. По восточно-камчатскому району выставлялось всего пять участков, но все они оказались невостребованными, та же картина наблюдалась и в Карагинском районе [19, с. 143].

К 1924 г. в дальневосточных водах России насчитывалось 15 крабokonсервных заводов. Три из них располагались в заливе Петра Великого, три — на приморском побережье, остальные — на Камчатке. Из названного числа предприятий отечественным предпринимателям принадлежали только три, остальными владели японцы. Их производительность достигала 4 800—6 700 банок в сутки, стоимость установленного оборудования не превышала 20 000 руб.

Консервы этих заводов пользовались хорошим спросом на европейском и американском рынках. Цены на них в начале 1920-х гг. колебались в пределах 45—60 руб. за ящик, содержащий 96 полуфунтовых (227 г) банок. В некоторых случаях консервы продавались дороже [18, с. 135]. Всего в 1924 г. на Камчатке было поймано 1 561 800 шт. крабов [20].

Выработка крабовых консервов странами Тихоокеанского региона в течение 1916—1938 гг. приведена в табл. 5.1 [12]. В качестве единицы измерения принят условный ящик, содержащий 48 банок весом в один английский фунт (454 г).

Таблица 5.1

Год	Плавзаводы у берегов Камчатки и Аляски	Японские береговые заводы на Камчатке	Общий японский выпуск	Корея	США	Канада
1916	—	—	156 065	—	—	—
1917	—	—	174 439	—	—	—
1918	—	—	138 814	—	—	—
1919	—	—	84 879	—	—	—
1920	287	4 839	78 536	—	—	—
1921	4 020	20 379	103 925	—	—	—
1922	8 321	16 351	131 097	—	—	—
1923	35 690	40 729	214 620	—	—	—
1924	42 100	26 808	190 001	—	—	—
1925	110 375	48 715	235 884	—	—	—
1926	229 376	57 506	344 062	—	—	—
1927	337 360	125 446	514 382	1 854	—	—
1928	304.134	120 380	465 678	7 502	—	—
1929	348 609	106 073	522 751	28 239	—	—
1930	407 542	73 150	585 452	50 451	—	—
1931	240 207	64 133	411 222	18 000	263	—
1932	180 340	47 353	279 353	10 000	251	—
1933	153 696	24 769	324 706	13 177	17 564	999
1934	171 012	29 155	444 929	14 000	22 869	1 267
1935	172 744	35 857	428 935	28 931	13 800	1 322
1936	185 506	47 089	380 783	21 197	14 758	1 312
1937	210 728	80 119	476 038	24 412	27 394	1 546
1938	264 956	83 179	551 677	32 592	27 432	1 579

Данные, приведенные в табл. 5.1, свидетельствуют о высокой интенсивности работы японских крабоконсервных плавзаводов. Наибольший выпуск японской продукции наблюдался в 1929 и 1930 гг. Он достиг 552 751 и 585 452 ящ. соответственно, из которых 66,7 и 69,6 % были произведены непосредственно в море на плавзаводах. С 1920 по 1930 гг. выпуск консервов на судах увеличился в 1 420 раз, в то время как на береговых предприятиях — всего в 15,1. Общее количество крабовой продукции за этот период возросло в 7,45 раза.

Работа первого японского плавучего крабоконсервного завода началась в 1920 г. и пришлось на период так называемого «свободного лова», по сути браконьерского, противостоять которому российские власти не могли. Японские промышленники полностью игнорировали требования русского промыслового надзора. Добыча краба в это время велась преимущественно хищническим способом.

Вот что сообщал в 1921 г. инспектор рыболовства Н. Н. Белов: «В начале мая японская фирма “Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша”, не

имея на то права, расставила по всему побережью, начиная примерно от р. Камбальной, в районах рек Озерная, Явино, Кошегочек, Гольгина, Опала и Воровская, крабовые сетки и в течение, главным образом, мая и июня интенсивно производила лов. Пойманные крабы перерабатывались на консервы на находящихся здесь консервных заводах... В общем на всех заводах, по частным сведениям, было выработано более 10 000 ящиков крабовых консервов» [21, л. 339 об.].

В 1923 г. деятельность промыслового надзора была восстановлена, но далеко не в полном объеме: он мог контролировать только работу береговых промысловых участков. В этот сезон на западной Камчатке сдавались в аренду восемь краболовных промыслов, на которых было добыто 742 855 шт. крабов. Консервы из них производились как на рыбоконсервных заводах, которые занимались этим до начала хода лосося, так и на специализированных предприятиях. Последних действовало три. Оборудованы они были примитивно, большая часть станков работала с небольшой производительностью от ручного привода.

В море продолжался незаконный японский промысел краба. «Из всех видов хищничества наибольшее распространение имеет в районе крабовое, производящееся за пределами трехмильной зоны, чаще в пяти-шести милях от берега. Производится он шхунами, высылающими в море катера и кунгасы. По имеющимся у нас судовым средствам, лов этот неуязвим, так как шхуны и катера быстроходны, и нам не угнаться за ними... Раньше излюбленным местом [японцев] был район р. Камбальной, теперь же за истощением в этой местности крабов, он передвинулся севернее — в район Воровских участков и далее — в Ичинский район... Базой хищников является о. Шумшу и Парамушир, а кроме того, почти все шхуны снабжены оборудованными крабоконсервными заводами» [21, л. 293 об.—294].

По оценке инспектора рыболовства Федорова, на этих судах за сезон 1923 г. незаконно было изготовлено 25 000—30 000 ящ. консервов.

Численность японских краболовов, работавших в камчатских водах, быстро росла. Если в сезон 1922 г. здесь находились два судна, в 1923 г. — уже шесть, в 1924 г. — девять, 1925 — 15, в 1926 г. — 17, в 1927 г. — 19, а в 1928 — 17. Максимум производимой одним краболовом продукции оценивался в 1925 и 1926 гг. в 27 000 ящ., а к 1927 г. он достиг 31 000 ящ. [7, л. 54].

В 1929 г. в камчатских водах в пределах двенадцати миль от берега работало 20 японских краболовов, из них 19 находилось в северо-восточной части Охотского моря и один — в Беринговом [14, с. 292—294].

В 1930 г. 82 % всей произведенной в Японии крабовой продукции приходилось на камчатские воды, причем почти две трети ее объема составляла продукция плавзаводов.

С 1931 г. прослеживается тенденция к снижению количества консервов, производимых японцами как в море, так и на берегу. В это время активно развивается советский крабовый промысел. Добыча краба в широких масштабах силами АКО началась на Камчатке в 1928 г. За период 1928—1937 гг. общий вылов здесь, по данным Главкамчатрыбпрома, составил 217,1 тыс. ц. Его ежегодное распределение по побережьям, тыс. ц, представлено в табл. 5.2.

Таблица 5.2

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Восточное	—	—	—	—	0,3	0,6	0,4	0,5	0,2	—
Западное	20,4	33,2	14,6	30,6	21,6	12,9	14,0	17,3	14,4	17,4

В последующие два десятилетия уловы колебались в пределах от 0,7 тыс. ц в 1946 г. до максимального, достигшего в 1953 г. 41,2 тыс. ц.

Вылов краба в процентах по отношению к общей добыче рыбы и морепродуктов в течение первых десяти лет промысловой работы АКО представлен в табл. 5.3.

Таблица 5.3

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Крабы, %	8,9	12,4	2,33	5,27	3,31	2,5	1,68	2,84	1,66	1,91

В течение следующего десятилетия (1938—1949 гг.) их соотношение составляло, в среднем, 0,8 %. Наиболее низкие показатели (0,05 и 0,11 % соответственно) приходились на послевоенные 1946 и 1947 гг.

Основное количество крабовых консервов, производившихся камчатскими заводами, выпускалось из сырья, добытого прибрежным пассивным ловом. Активный морской промысел сдерживался отсутствием специализированных краболовов, которые в начале 1930-х гг. были переданы Кработресту и базировались во Владивостоке.

В 1940 г. в распоряжении АКО имелись всего 14 краболовных кавасаки. Такое положение дел было признано неудовлетворительным, поэтому при подготовке четвертого пятилетнего плана развития государственной рыбной промышленности Камчатки (1943—1947 гг.), разработка которого велась в предвоенном 1940 г., намечалось увеличение добычи краба до 30 тыс. ц в 1942 г. и до 160 тыс. ц к 1947 г. Это должно было составить в общем объеме рыбопродукции, соответственно, 2,1 и 3,2 %. Столь резко увеличить добычу предполагалось за счет изменения состава флота. Характер предполагаемых изменений представлен в табл. 5.4.

Таблица 5.4

Тип судна	1943 г.	1944 г.	1945 г.	1946 г.	1947 г.
Краболовные плавзаводы	—	5	9	9	9
Кавасаки при плавзаводах	—	35	65	68	71
Краболовные кавасаки	22	23	23	23	23

Реализации намеченных планов помешала начавшаяся война.

К концу 1920-х гг. сложились два способа добычи краба: ставными сетями и судами-ловцами, доставляемыми на промысел плавучими заводами. Лов ставными сетями производился при помощи деревянных моторных кунгасов. Они выставались порядками, образованными сотней и более сетей. Обычная длина такого порядка составляла примерно пять километров. Через двое суток после постановки кунгасы разыскивали в море сети по прикрепленным к ним вешкам с наплавами, поднимали их и доставляли вместе с уловом на береговой завод. Здесь крабов выпутывали из сетей, обрабатывали мясо, укладывали его в консервные банки, закатывали их и стерилизовали, а также ремонтировали сети. Ночью кунгасы отстаивались неподалеку от завода, если он располагался в бухте, или вытягивались на берег паровой лебедкой.

В конце 1930-х гг. отечественные дальневосточные береговые заводы производили уже менее половины общего объема крабовых консервов. Их основное количество вырабатывалось плавучими «факториями», двигавшимися вслед за крабовыми косяками. Под них приспособляли транспортные пароходы, на которые устанавливали консервные линии, оборудовали жилища для рабочих заводов и ловцов. Краболовы снабжали механизмами для подъема кунгасов на борт. Флотилия плавучих крабозаводов, кроме них самих и кунгасов, включала также транспортные суда и специальные парусно-моторные шхуны — «разведчики». Последние искали крабовые поля, контролировали состояние сетей и при необходимости оказывали помощь кунгасам.

Пионером среди отечественных плавучих крабоконсервных заводов стал «Первый краболов», принадлежавший Дальгосрыбтресту. Такое название получил приобретенный за 350 тыс. руб. в феврале 1928 г. в Японии пароход «Тойя-Мару», построенный в 1913 г., имевший грузоподъемность 2 750 т и длину около 95 м. 15 марта 1928 г. на судне, стоявшем в порту Осака, был поднят советский флаг. Его переоборудование в краболов было выполнено в течение сорока пяти дней. Установленное на судне технологическое оборудование обеспечивало выпуск до 400 ящ. консервов в сутки.

Работа «Первого краболова» на промысле началась 20 апреля 1928 г. Командовал судном капитан А. И. Дудник. При плане 12 000 ящ. консервов, за рейс их было произведено более 20 000. Готовая продукция на пароходе СТФ «Астрахань» направилась на лондонский рынок. 17 октября 1928 г. после завершения своего первого рейса «Первый краболов» прибыл во Владивосток.

Вторым таким судном стал плавзавод, принадлежавший АКО. Созданное как инструмент противостояния японской экономической экспансии на Камчатке, АКО имело целью постепенное вытеснение японских рыбопромышленников из советских вод и продвижение отечественных валютоемких рыбопродуктов на внешние рынки. Естественно, что оно обратилось к огромному опыту, накопленному конкурентами, который свидетельствовал о том, что наиболее прибыльным являлся выпуск лососевых и крабовых консервов.

Поэтому с первых же дней своей деятельности общество особое внимание уделило развитию производства именно этих видов рыбопродукции. Уже на втором заседании его руководства, состоявшемся в Хабаровске 13 августа 1927 г., было принято предложение М. Д. Шейна о необходимости срочной командировки председателя правления С. П. Нацаренуса в Москву, где он должен был получить средства на строительство двух новых рыбоконсервных заводов (в Усть-Камчатске и на р. Озерной) и одного плавучего крабоконсервного завода (краболова) [2, л. 257 об.].

31 октября 1927 г. АКО наметило следующую программу работы: «1. Максимальное получение продукции в виде консервов... 2. Использование всех промысловых объектов моря, в первую очередь крабов... Общество намечает для этого покупку плавучего крабоконсервного завода...» [2, л. 265 об.].

28—30 ноября 1927 г. АКО рассматривало планы постройки этих предприятий, пуск которых намечался в следующем году. Среди прочих документов были утверждены строительные и эксплуатационные сметы плавучего крабоконсервного завода. Их представлял И. Г. Потапов, вскоре назначенный его управляющим [2, л. 274]. Сумма капитальных вложений по рыбной промышленности АКО на 1928 г. была определена в 1 700 тыс. руб., из которых на покупку краболова выделялись 332 тыс. [22, л. 22 об.—23].

Первым краболовом АКО стал купленный в США сухогруз «Чейз» («Chase») вместимостью 2 674 рег. т, построенный в 1919 г. Он имел длину 77,3, ширину 13,3, осадку 7,5 м и был оборудован паровой

машиной тройного расширения мощностью 1 500 л. с., позволявшей развивать скорость хода 8 узлов.

Американская газета «Seattle Post Intelligenser» весной 1928 г. напечатала небольшую заметку, сопроводив ее фотоснимком, изображающим американца, торжественно поднимающего флаг. Подпись под фотографией гласила: «Капитан Г. Ф. Свансон развевает советский флаг России, который будет развиваться по утреннему ветерку на пароходе “Чейз”». Далее в заметке сообщалось: «Красный флаг Советской России... вчера был выставлен для обозрения в Сеаттле. Вне всякого сомнения, это знамя было развернуто в нашем порту впервые. Красная ткань будет официальным флагом парохода “Чейз”, проданного Интернациональной Упаковочной Компанией в Сеаттле Камчатскому Акционерному Обществу, советской организации, которая управляет концессиями в Сибири. “Чейз” под командой капитана Свансона, ветерана-моряка из Сеаттля, служившего много лет американской пароходной компании, ушел вчера в Хакодате, где будет формально порта зарегистрирован под русским флагом, так как ближе указанного порта нет консула, чтобы выполнить эту церемонию. Капитан и его экипаж, помощники и матросы в числе 31 человека, являются жителями Сеаттля. Они передадут корабль в Хакодате и затем останутся служить на нем в текущую навигацию или же вернуться в Америку» [23].

В Хакодате «Чейз» планировалось приспособить под краболов. 4 апреля 1928 г. на рейде Хакодате началась его приемка от американцев. Новым капитаном парохода был назначен известный дальневосточный моряк Г. И. Александров. На «Чейзе» перед его отходом из США в Японию Амторг провел инвентаризацию имущества, но в процессе передачи судна советскому экипажу недосчитались множества различных вещей: американскому капитану почему-то не была поручена их охрана [2, л. 242].

Вот что сообщал капитан Александров в рейсовом донесении о приемке судна: «В момент нашего прибытия на пароход на нем хозяйничали американцы, которые, пользуясь беспризорностью парохода, понемногу (а может быть, и помногу) разбазаривали находившееся на нем имущество. Обстоятельства сложились столь уродливо, что необходимые пароходу вещи, как, например, секстаны — пришлось купить у капитана за наличный расчет, якобы его собственные, что казалось достаточно подозрительным. Прочий инвентарь, как, например, столовые принадлежности, приходилось выуживать из кают американцев в запакованном для своза на берег виде.

Первичные функции наши состояли, главным образом, в том, что мы (я, стармех, радист и Потапов) прятали беспризорные вещи в кладовые и запирали их. Фактическими хозяевами парохода мы стали лишь с прибытием команды, когда стало возможным наладить правильную судовую службу» [7, л. 30—31].

В связи с обнаруженными недостатками, управляющий заводом И. Г. Потапов предупреждал правление АКО о том, что «...впредь в случае, если мы будем покупать суда за границей, [надо] посылать нашу команду, ибо в противном случае получаются плохие результаты. Это необходимо потому, что во время ремонта машин была обнаружена, например, брошенная гайка в цилиндр высокого давления, что грозило тем, что цилиндр, как и часть парохода, мог также взорваться». О вредительстве американских моряков было заявлено в советское консульство в Хакодате [2, л. 235—248].

Комплектование отечественной команды краболова во Владивостоке шло с затруднениями. По словам члена правления АКО О. Х. Кантера, она «была хуже, чем на судах Совторгфлота. Мы получили суда очень поздно, очень поздно набирали команду, а потому самая лучшая категория моряков была разобрана на плавающие суда. Много было таких матросов, которые не могли бы устроиться на других судах. Вообще составом наших моряков мы не можем гордиться».

На будущее Кантер предлагал учесть отрицательный опыт вербовки этой команды и откинуть пресловутый лозунг об экономии. «Мы берегли советскую копейку когда ставился вопрос пойти на некоторую затрату и набрать команду раньше, чем посадить [ее] на суда» [2, л. 244]. Набору опытных моряков препятствовал и низкая заработная плата. Тарифные ставки рядового плавсостава краболова на 1928 г. были установлены в следующем размере, руб.: боцман — 145; матрос первого класса — 66,5, второго — 58,9; машинист первого класса — 81,7, второго — 74,1; кочегар первого класса — 74,1, второго — 66,5; машинный ученик — 22,8 [24, л. 32]. Столь незначительные заработки не способствовали закреплению «квалифицированного кадра моряков» и в следующем году были заметно увеличены.

19 апреля 1928 г. рыбный отдел докладывал правлению АКО о том, что «...плавучий крабконсервный завод оборудуется машинами в Японии и будет готов в первых числах мая. Отправлены на пароходе русская команда и администрация» [2, л. 129]. Моряки прибыли в Хакодате на пароходе «Астрахань». В планы переоборудования «Чейза» под краболов входили: установка оборудования для обработки краба,

устройство помещений для 280 японских рабочих и переделка системы нефтяного отопления котлов на угольное.

Хакодатский док для выполнения всех заявленных работ выставил двухмесячный срок, с учетом которого пароход мог быть готов не ранее 1 июня 1928 г. Однако крабовый сезон начинался в двадцатых числах апреля, поэтому японские суда уходили на промысел значительно раньше, не позднее 12 апреля. Док не согласился на выполнение работ в более короткий срок, поэтому от его услуг пришлось отказаться. Управляющий заводом заключил договор с другими подрядчиками, которые обязались закончить работы к 5 мая. Фактически же они завершили 8 мая, так как часть механизмов поступила только в последний день планового срока окончания переоборудования.

Подготовка парохода к рейсу началась 16 апреля. Кроме названных выше работ, были отремонтированы брашпиль и главная машина, покрашен корпус. Жилые и общественные помещения из-за недостатка времени и средств не ремонтировались.

Во время стоянки судна в Хакодате, в ходе его модернизации впервые выявились несогласованность и отсутствие планомерности в действиях судовой администрации, управляющего заводом и подрядчиков. Зачастую из-за мелочей приходилось прекращать крупные работы, затем вновь возвращаться к ним и неоднократно переделывать уже сделанное. Заказы давались различным мелким, порой кустарным, предприятиям. Состав японских ремонтников часто менялся, они нередко не имели даже бригадиров, не говоря уже об инженерном надзоре. Поэтому все работы выполнялись «на глазок» и требовали непрерывного наблюдения и неоднократных повторных объяснений.

По замечанию капитана, «корпус парохода нещадно сверлился, резался, пережигался без всякой пользы к делу, нанося существенный ущерб крепости парохода, ставя иногда пароход в опасное положение, когда, например, во время интенсивной погрузки парохода грузом и топливом, без ведома судовой администрации у ватерлинии пробивались отверстия для шпигатов, и только будучи случайно и своевременно усмотренными, не вызвали значительных последствий» [7, л. 31].

Такая бессистемность вызывала «исключительно утомляющую обстановку». Дополнительные сложности принесла штормовая погода, заставившая пароход рыскать и дрейфовать по рейду, угрожавшая его столкновением с соседними судами. В результате и без того уставшая команда при стоянке в порту несла морские вахты. Наконец ремонт и переоборудование закончились. На судно, получившее название

«Камчатка», были погружены запасы, посажены японские рабочие, ловцы, пассажиры и 8 мая 1928 г. оно направилось на промысел. «Все были рады выходу в море, всем казалось, что сумасшедший дом наконец кончился, и люди отдохнут в родной морской обстановке».

На борту «Камчатки» находились 280 японцев (90 ловцов, 175 заводских рабочих, 15 чел. администрации), русская команда в количестве 36 чел. и администрация завода, а также еще 230 японских рабочих, следовавших в Озерную. Возглавлял японский персонал краболова сендо (главный мастер) Хага-сан, опытный руководитель, хорошо зарекомендовавший себя в процессе подбора рабочей силы, установления и наладки оборудования завода.

Высадив пассажиров в Озерной, пароход направился к о. Птичий, традиционному месту лова крабов. Первоначально промысел решили начать здесь, но возле острова уже работали «Первый краболов» и раньше всех пришедший сюда японский плавзавод, занявший лучшие участки. Поэтому новым местом лова выбрали район р. Морошечной. Первые краболовные сети в этом месте были поставлены 16 мая 1928 г. на глубине около 43 м.

На борту «Камчатки» находились 637 тюков с тридцатью крабовыми сетями в каждом, 97,2 т каменных грузил, 36,9 т больших и малых наплавов. Сети размером 6,2 на 2,44 м со стороны ячейки 20 см связывались одна с другой в порядке по 30 шт. К каждой из них привязывались девять грузил и 13 малых наплавов, в начале и в конце порядка цеплялись якоря, от которых на поверхность воды поднимался лить, соединенный с тремя большими наплавами. Между двумя порядками также крепился один якорь с линем. Начало промысла по японскому обычаю было отмечено особым «праздником сетей», который праздновали и весь следующий день.

Порядки, выставленные вдоль течения, выдерживались на грунте трое суток. Пробная постановка оказалась удачной, принесла на каждую малую сеть, в среднем, по двадцать крабов. 19 мая крабовый завод приступил к работе, которая в этот же день осложнилась поломкой одной из приобретенных в США шлюпбалок. Это, а также опоздание на промысел и выбор непривычного места лова вызвали недовольство среди японских рабочих.

Разведку скоплений крабов, наводя на них «Камчатку», вел большой самоходный бот, пригодный для длительного нахождения в море, самостоятельно пришедший из Хакодате. Он регулярно выставлял контрольные сети в прилежащем к краболову районе радиусом до 60 миль.

Сети с уловом выбирались при помощи лебедок, установленных на доставленных краболовом кунгасах, и приводившихся в действие от их двигателей. Ловцы начинали подъем сетей, поставив кунгас ниже порядка по течению. Сети с крабами укладывались в трюм на предварительно расстеленную внизу грузовую сетку, затем кунгас шел к борту краболова, после чего строп с сетями судовой лебедкой поднимался на палубу.

Наиболее сложной работой, занимавшей много времени и людей, являлось извлечение крабов из сетей. К ней привлекались все свободные члены экипажа. Вереочные петли снимались при помощи мешочных крючьев. Предварительно краба приводили в оцепенение, прокалывая крюком место, в котором сходились его конечности. Пустые сети развешивались для сушки на жердях, расположенных из-за недостатка места на палубе парохода в два-три яруса.

Процесс приготовления консервов на «Камчатке» складывался из следующих стадий. Рабочий, наступив ногой на конечности краба, крюком срывал с него панцирь, затем, вонзив крюк во внутренности, вырывал их вместе с хвостом. Отделенные конечности укладывались в плетеные корзины. Заполненные корзины помещались в клетку объемом около одного кубического метра, выполненную из стальных полос. Клетка лебедкой поднималась с палубы и опускалась в варочный котел, собранный из деревянных досок.

Вода в котле нагревалась паром, подававшимся через проложенную на дне трубу с отверстиями. Поверх трубы размещалась деревянная решетка, распределявшая пар и предотвращавшая неравномерную варку. Сверху котел закрывался деревянной крышкой. Его обслуживали лебедчик, варщик и двое рабочих, подносивших корзины с мясом. Одновременно действовали два таких устройства, размещавшиеся на носу и корме. Варка длилась 18 минут, после чего клетка лебедкой вынималась из котла и опускалась за борт для охлаждения.

Охлажденный продукт вытряхивался на грузовой люк, где происходила его сортировка. Корзины с рассортированными конечностями разносились по шесть разделочных столов, у каждого из которых трудились по восемь человек. Здесь ножами и ножницами извлекалось крабовое мясо, делившееся на три сорта. Третьим сортом оценивались мускулы головогруды, тонкое содержимое лапок считалось вторым, мясо бедер, голеней и крупных клешней — первым.

Корзины с отсортированным мясом промывались в двух деревянных чанах, сходных по конструкции и размерам с варочными котлами.

Промывку вели два человека, взбалтывая корзины в воде чана. После этого мясо еще раз более тщательно сортировалось, попутно из кусков третьего сорта руками отжималась вода. Затем оно спускалось в завод на находившиеся в начале двух конвейеров развесные столы. На каждом из них работал один развесчик, заполнявший банки.

Содержимое полуфунтовой банки с первосортной продукцией состояло из двух бедровых кусков, одной клешни и одного лучшего куска третьего сорта, составлявших две трети ее веса, остальное мясо добавлялось из второго сорта. В банке с третьим сортом находилось все, что не шло в первый. Консервы второго сорта в этом рейсе не производились. В ходе укладки банки соблюдалось правило: ее донные части «украшались лучшими и красивейшими кусками».

Консервное оборудование образовывали две линии, включавшие станки предварительной закатки, «вакуумы» (экспаустеры), станки окончательной закатки, паровые автоклавы и машины для лакировки банок. Заполненные банки после предварительной подкатки направлялись в экспаустеры, затем шли на окончательную закатку и отправлялись в автоклавы. Сразу же после извлечения банок из автоклавов, когда они были еще «горячи и выпуклы», проводилась проверка доброкачественности закатки. Эта процедура выполняли при помощи металлического молоточка-щупа: им обстукивали выпуклые днища банок. В том случае, «если барабанится легко, заметна упругость и выпуклость не оседает, — значит, закатка удачна; если наоборот — то бракованные банки откидываются». Обычно качество закатки контролировал один человек. Бракованные банки шли в пищу команде.

После частичного охлаждения теплые банки направлялись в лакировальное отделение. Здесь их прокатывали через резервуар с десятипроцентным раствором резинового лака в бензине. Лакировальный станок представлял собой деревянный ящик с раствором, через который, погружаясь в него, проходил изогнутый металлический желоб. Непрерывное движение банок по желобу вызывалось весом их столба. Отлакированные банки выкатывались на свинцовую площадку с бортиками, предотвращавшими их выпадение на палубу. Лакировкой занимались два человека.

Последним этапом изготовления консервов являлась укладка банок в ящики и их упаковка. Над этим трудились шесть укладчиков и три плотника. Ряды банок в ящиках прокладывались толстой бумагой. Деревянные ящики забивали гвоздями через обручное железо, после этого готовая продукция направлялась на хранение в грузовой трюм.

Производительность механического оборудования оказалась значительно выше, чем возможности трудившихся вручную рабочих. Максимум суточной выработки не превышал 299 ящ., номинальная же мощность завода составляла 800 ящ. Для того чтобы избежать непроизводительной работы конвейера, его включали после накопления около 250 наполненных банок, а затем останавливали. Станки приводились в действие электромоторами, энергию для которых вырабатывало одно дизель-динамо мощностью 20 кВт.

Отечественный технологический персонал на судне отсутствовал: обработку крабов контролировали японцы — главный мастер и его помощник. Так как японские рабочие не справлялись с переработкой улова, управляющий заводом предложил работать русской команде. Ее поставили заворачивать содержимое банок в пергаментную бумагу.

Эта процедура выполнялась следующим образом. Бумагой оборачивался пустотелый цилиндр, ее концы складывались «как при завертке цилиндрической покупки в лавочную бумагу». Затем цилиндр вставлялся в банку, бумага придерживалась пальцем, после чего цилиндр вынимался. Работу выполняли 4—6 чел. После тщательной укладки крабового мяса, производившейся так, чтобы не помять бумагу, выступавшие из банки края пергамента сминались так же, как и снизу. Банка ставилась на конвейер и шла в дальнейшую обработку.

Оплата труда отечественной команде за эту операцию была определена в 15 руб. в месяц. Вскоре она стала просить по 18 руб. 50 коп., а затем — по 25 руб. Управляющий заводом отказался повысить плату, что привело к обострению отношений и с русскими моряками.

Недовольство японцев и отечественной команды усиливали плохие бытовые условия. Японцы скученно размещались в твиндеках. В этих помещениях палуба не скатывалась, поэтому здесь наблюдались постоянная сырость и грязь. Сверху помещения закрывались лючинами трюмов, застеленными брезентами, на которые вываливались крабовые конечности. Брезенты изнашивались и пропускали вниз слизь и воду. Из-за отсутствия специального помещения японцы сушили одежду на верхних решетках кочегарки, а «появление на ней искавших вшей японцев вызывало справедливые нарекания находившихся под ней кочегаров». Судно не имело лазарета, поэтому больные рабочие, в том числе и туберкулезные, продолжали жить в сырых помещениях вместе со своими здоровыми собратьями.

Русская команда тоже находилась в тяжелых условиях. Ее питание не отличалось разнообразием, овощи в рационе почти отсутствовали.

Не было также прачечной [7, л. 44]. Из-за организационной неразберихи транспортный отдел АКО не доставил на судно медикаменты и достаточное количество спецодежды, закупленные продукты частью оказались плохими.

В течение рейса имелись нарушения дисциплины, из-за чего одного моториста пришлось списать на берег. Наблюдались случаи пьянства: на судне находились спиртные напитки, взятые в Японии. Их выдавали людям, работавшим в холодной воде. По сообщению И. Г. Потапова, отечественных запасов спиртного на борту не было. По настоянию В. Л. Бурьгина, для предотвращения пьянства и поддержания дисциплины в последующих рейсах расходы на приобретение спиртного из сметы на снабжение флота в 1929 г. были вычеркнуты [2, л. 235—248].

Проблемы возникли и во взаимоотношениях внутри командования судна. На нем сложилось двоевластие: для капитана Александра оказалось непривычным, что управляющим заводом было назначено другое лицо. В официальном донесении капитан характеризовал его как человека надменного и с большим самомнением.

Основным недочетом в организации нового производства оказалось отсутствие четкого разграниченных полномочий администраций парохода и завода. Здесь проявилось неумение и нежелание Потапова, не имевшего достаточного опыта, прислушиваться к мнению «старых, опытных в своем деле работников», в том числе, капитана и сендо. «Завоевание» управзаводом авторитета, по словам капитана, создало «обстановку, которая ничем не отличалась от знакомой же обстановки, при которой проходила подготовка парохода к плаванию в Хакода-те. Другими словами, сумасшедший дом на пароходе оставался все время плавания вплоть до прихода во Владивосток» [7, л. 46].

Александров полагал, что единственной властью на корабле должен быть капитан. Он писал: «В настоящее время мы вынуждены заимствовать специалистов по крабовому делу и рабочих в Японии. Должно признать, что всякий японский главный мастер лучше всякого нашего управзаводом. А если это так, то всегда будет производством фактически управлять главный мастер, а роль нашего управзавода уподобится дирижированию поющим грамофоном. Дабы не обесценивать авторитет русской администрации в глазах иностранцев, необходимо, чтобы управляющее лицо было несомненно признано высшим лицом на корабле, лицом, на котором полностью лежит ответственность за корабль, для которого море есть нормальная обстановка, его пост деятельности, и чтобы власть такого лица поддерживалась как законами СССР, так и международными» [7, л. 48].

Аналогичные ненормальные взаимоотношения между капитаном и управляющим заводом наблюдались и на принадлежавшем Дальгосрыбтресту «Первом краболове». В результате правление АКО сделало вывод о том, что на плавзаводах, являющихся новым и перспективным типом судов, должно быть единоначалие в лице капитана. С 1929 г. заведование заводом возлагалось на его помощника по производству, не имевшего специального морского образования. Капитану устанавливался месячный оклад 246 руб., дополнительно ему ежемесячно выплачивались 144 руб. за управление предприятием. Так с подачи Г. И. Александрова на флоте появилась должность капитан-директора. Старшему механику за обслуживание механизмов завода также полагалась персональная надбавка в размере 63 руб. [24, л. 79].

Производственная программа «Камчатке» на первый рейс была установлена в объеме 18 818 ящ. Из-за месячного опоздания с выходом на промысел она оказалась невыполненной на 3 500 ящ. Все консервы, выпущенные первым и третьим сортами, приобрели традиционные покупатели камчатской рыбопродукции — английские фирмы, причем комиссия, проверявшая их качество, выставила оценки «хорошо» и «очень хорошо». Почернения мяса не отмечалось, объем брака не превышал 0,5% [2, л. 237; 14]. Стоимость консервов достигала 41 иену за ящик. Выход продукции третьего сорта составил 43%.

Пробный рейс «Камчатки» выявил много конструктивных недостатков судна, первоначально не предназначавшегося для использования в качестве промыслового. Небольшие размеры угольных ям не ей позволяли принять более 800—900 т угля, чего для рейса продолжительностью 65—70 суток было недостаточно. Количество имеющегося на борту топлива обеспечило работу судна на лове до 19 августа. Оставшиеся после этого запасы не позволили ему дойти до Хакода-те, топки котлов потухли на подходе к порту, что потребовало дополнительной бункеровки. Находившееся на борту горючее, предназначенное для двигателей кунгасов, не вместились в цистерны, поэтому часть его пришлось взять в бочках. При низкой температуре оно застывало, что усложняло слив, заставляя разогревать бочки паром.

Запас пресной воды на судне составлял всего 170 т, а ее расход при варке крабов достигал 45 т в сутки, то есть был достаточен только для четырехдневной работы. Установленный на пароходе американский опреснитель имел суточную производительность всего 4 т, затем из-за засоления она упала до 3 т.

Недостаток пресной воды для котлов привел к тому, что пришлось перейти на использование заборной. Это незамедлительно сказалось на техническом состоянии котлов: в них стали перегорать дымогарные трубки, стоимость каждой из которых составляла 14 руб.

На состоявшемся 24 ноября 1928 г. заседании правления АКО было предложено оборудовать крабоварочные котлы паровыми змеевиками (как это уже было сделано на «Первом краболове»), а не обогревать воду подачей в нее пара. Последнее и являлось причиной большого расхода пресной воды. Кроме этого, предлагалось очистить и приспособить под хранение воды междуудонное пространство, в котором ее могло вместиться 700 т. Управляющий заводом предлагал приобретать к следующей путине суда с опреснителями производительностью не менее 20 т/сутки [2, л. 239].

Часть затруднений, с которыми столкнулась «Камчатка», могла быть снята отправкой к ней снабженческого судна с топливом, водой, продуктами и медикаментами, но этого сделано не было — весь промысловый сезон краболов провел в автономном плавании.

Проблема снабжения краболовов водой стояла и в последующий период. Вот как по описанию А. И. Щетиной была организована доставка пресной речной воды на «Первый краболов»: «Катер входил в р. Хайрюзова с приливом, становился на якорь и ждал, когда начнется отлив. С началом отлива бралась проба воды, чтобы уловить момент, когда она станет пресной. Тогда открывали кингстон и непрерывно измеряли уровень воды в трюме. Когда он достигал уровня заборной воды, кингстон закрывали, и вся команда ручной помпой и ведрами наполняла трюм. Работать надо было быстро, чтобы до полного отлива успеть пройти бар реки: при полном отливе груженный катер здесь не прошел бы. Прилив в устье реки Хайрюзова носил неправильный полусуточный характер. В дни равноденственных приливов, пока судно стояло близко от устья реки, катер успевал сделать два рейса в сутки. С отходом судна на большие глубины удавалось сделать только один рейс» [5, с. 94]. На краболов воду перекачивали через шланг.

Аналогичный метод снабжения краболовов водой решило применить и АКО. 21 января 1930 г. его правление заслушало сообщение В. Л. Бурьгина о ходе подготовки водоналивных кунгасов, предназначенных для доставки воды из р. Хайрюзова. Из него следовало, что их стоимость должна была составить 108 тыс. Принимая во внимание сложность снабжения судов водой из р. Хайрюзова при помощи кунгасов, а также их дороговизну, было решено от их

заказа воздержаться. Доставку воды следовало организовать теплоходом «Охотск» [8, л. 51].

В июне 1930 г. правление АКО своим решением категорически запретило капитанам и старшим механикам судов использовать для питания котлов забортную воду. Морскому отделу общества следовало принять меры к завозу на краболовы пресной воды, для чего в б. Нагаево планировалась постройка специального водоема. Пока же не будет решен вопрос о снабжении водой, капитанам краболовов рекомендовалось в период штормов, когда лов не производился, отправляться за ней в бухту самостоятельно [8, л. 6 об.].

Во время первого рейса «Камчатки» был обнаружен значительный расход крабовых сетей. Выяснилось, что японские рабочие рвали и выбрасывали их, объясняя это тем, что отработавшие снасти нельзя хранить на судне. Администрация краболова установила дежурство и поймала нескольких японцев, разрезавших ловушки. Расследование показало, что к концу рабочего дня рабочим было лень разматывать сети, и они их рвали. По опыту, одну ловушку можно было использовать до шести раз, но на практике ее часто выбрасывали после двух-трехкратного применения. Разложить или развесить сети для просушки и ремонта на палубе, ввиду ограниченности ее размеров, не представлялось возможным. Мокрые же снасти, лежавшие два дня, гнили и приходили в негодность.

Правление АКО выразило сомнение в том, «...что также делается на японских судах. Японцы очень бережно относятся к своему отечественному и небрежно к иностранному. Они рвут наши сети потому что тысячи людей кормятся на этом деле... Сети на берегу разбирали, связывали и не одна сетка не бросалась». Для повышения сохранности снастей в предстоящих рейсах администрация краболова предложила выдавать их со своего склада и требовать отчет об использовании, установив для рабочих материальную заинтересованность в сохранности ловушек [2, л. 241].

Капитан Александров, считая важной задачей подготовку отечественных кадров для краболовов, обращал внимание руководства АКО на необходимость изучения иностранного опыта, а также обобщения собственного, полученного как в завершившемся рейсе, так и в последующих плаваниях. «Нужно полагать, что в Японии имеется литература по этому делу; переведа ее на русский язык, необходимо ею снабдить наши краболовные пароходы для экспериментальной проверки и дополнений. Краболовы должны быть снабжены метеорологическими и

глубинными приборами, работа с которыми, помимо интересов производственных, даст полезные сведения общественного значения».

Еще одной проблемой, по мнению капитана, была утилизация крабовых панцирей. «Необходимо срочно, до ухода в крабовую компанию, решить вопрос об использовании крабовых панцирей, которые в огромных количествах ежедневно выбрасывались за борт. По смутным до нас дошедшим сведениям, в Америке панцири используются с большой выгодой, — может быть, можно было организовать их экспорт в сыром или полуобработанном виде?» [7, л. 54]. По некоторым данным, японцы применяли крабовые панцири даже в металлургическом производстве.

19 августа 1928 г. «Камчатка» снялась с промысла, 4 сентября она пришла во Владивосток. Недовыполнение производственной программы в денежном выражении составило 386 тыс. руб. Более удачная работа «Первого краболова» объяснялась тем, что он раньше вышел в море и имел большее количество рабочих — около 300 чел. против 280 на «Камчатке» [2, л. 157—158].

20 сентября 1928 г. АКО приняло постановление «О ремонте парохода-завода “Камчатка”». В соответствии с ним, судно зимой (в ноябре — феврале), когда лов краба не производился, следовало переоборудовать под транспорт. Этим предполагалось сэкономить валюту на фрахт иностранных пароходов. В ходе предстоящих работ было необходимо демонтировать оборудование завода, очистить корпус судна от ржавчины и окрасить его, а также выполнить текущее обслуживание механизмов. Работы планировалось завершить на владивостокском Дальзаводе не позднее 25 октября, их стоимость определялась в 60 000 руб. [2, л. 151, 198]. Впрочем, вскоре возникли сомнения в необходимости подобного переоборудования.

1 октября 1928 г. на очередном заседании правления мнения его членов по этому поводу разделились: одни полагали, что оно целесообразно, так как восьмимесячная работа судна на промысле, осенний ремонт и подготовка к перевозке грузов «займет столько времени, что для свободного плавания останется от полутора до одного месяца. Есть ли расчет в таком случае разбирать машины и весной снова собирать [их]? Фрахт за полтора месяца не даст того эффекта, который можно было [бы] получить, если бы это был более длительный срок» [2, л. 204]. Вместо этого предлагалось зафрахтовать под перевозку грузов иностранный пароход. Другие же считали, что в целях экономии валюты иностранное судно фракто-

вать не следует, а нужно использовать под транспорт «Камчатку», но не только зимой, а постоянно.

В октябре 1928 г. АКО начало телеграфные переговоры с Амторгом о покупке нескольких пароходов, два из которых предполагалось оборудовать к предстоящему сезону под краболовы. С учетом этого оно решило использовать «Камчатку» как транспорт. Зимой 1929 г. были приобретены пароходы «Якут» и «Эскимос». Однако из-за того что на них не успевали своевременно установить технологическое оборудование, суда не могли выйти на Камчатку к началу краболовного сезона, отправка же их в разгар лова признавалась убыточной. К тому же, в силу решения Далькрайисполкома о сокращении численности японской рабочей силы на отечественных предприятиях в 1929 г., укомплектовать новые пароходы за оставшийся срок отечественными командами было невозможно (всего требовалось более 600 чел.).

Исходя из этого, правление АКО считало возможным зафрахтовать под краболов иностранный пароход с мощностью завода в полтора раза выше «Камчатки», то есть с производительностью 30 тыс. ящ. за сезон. Расходы на его фрахт достигали 90 тыс. долларов. Освободив этим «Камчатку» для перевозки грузов, можно было заменить ею фрахтованное иностранное транспортное судно, выполнив не менее шести рейсов и сэкономив при этом 100 тыс. долларов.

Наркомторг СССР не разрешил подобный фрахт и вновь предложил использовать для этой цели «Камчатку». Несмотря на выгодность указанного проекта, правление АКО, учитывая требования Наркомторга, 11 февраля 1929 г. поручило своему морскому отделу снова оборудовать «Камчатку» заводом к сезону 1929 г., что в конечном итоге и было сделано [2, л. 13].

В целом, результаты работы «Камчатки» в 1928 г. были признаны удовлетворительными, а новый тип судна — удачным. В связи с этим АКО решило в следующем промысловом сезоне увеличить численность своих краболовов. 28 сентября 1928 г. рыбный отдел огласил «Проект плана рыбной промышленности на 1929 г.», согласно которому крабовый промысел должны были вести уже «два парохода-фактории». Их производственная программа определялась в 46 000 ящ., «при условии, что летний и весенний сезон пароходы будут работать на Камчатке, а осенью — в местной Приморской воде». Общая стоимость продукции должна была составить 1 700 тыс. руб. [2, л. 177].

В декабре 1928 г. председатель правления АКО С. П. Нацаренус докладывал в Москве планы общества по расширению крабового

промысла. Общая стоимость рыбной продукции АКО в 1928 г. составила 6 901 тыс. руб., на 1929 г. намечалось ее увеличение более чем вдвое — до 14 174 тыс. Существенный вклад в производство наиболее дорогостоящего товара — крабовых консервов (12 % указанной суммы) — должен был внести второй краболов [22, л. 37].

В сезон 1929 г. «Камчатка» находилась на промысле до начала октября. Ею командовал капитан П. С. Доруховский, должности старшего помощника капитана и старшего механика занимали Н. Егоров и Новицкий [24, л. 20]. Радистом на «Камчатке» работал В. Федосеев. 13 апреля 1929 г. он сообщил капитану о сложности поддержания устойчивой связи с конторами АКО во Владивостоке и Петропавловске, а также с соседними судами. Причиной этого являлась малая мощность примитивной искровой судовой радиостанции, наиболее слабой не только среди японских, но и советских краболовов. В результате сообщения «Камчатки» легко «забивались» соседями. К тому же станция требовала ремонта. Радист полагал, что по прибытии судна во Владивосток проводить его не имело смысла, а следовало установить новую ламповую станцию мощностью 1 кВт. Кроме этого, судно нуждалось и в коротковолновой рации, способной поддерживать связь с о. Врангеля [24, л. 25].

Всего за сезон 1929 г. советские краболовы, принадлежавшие Дальгосрыбтресту и АКО, добыли 10 451 тыс. шт. крабов [25, л. 35].

В 1930 г. АКО намечало значительно увеличить численность своей флотилии краболовов. 10 ноября 1929 г. оно рассматривало положение дел с приобретением в США для этой цели новых судов. Покупку пароходов должен был провести СТФ, с которым у АКО сложились «ненормальные отношения». Поэтому общество признавало, что СТФ не может «полностью обеспечить интересы АКО».

Учитывая, что для переоборудования планируемых к покупке пароходов остается немного времени, АКО решило «воспользоваться предписанием Торгпредства в Японии... с приобретением там судов по цене 125 000 американских долларов за судно». АКО обратилось в Наркомторг СССР за разрешением «о перенесении лицензии на покупку судов в Японию». Такое разрешение вскоре было получено, и 19 ноября 1929 г. оформление приобретенных пароходов в Японии было возложено на В. Л. Бурьгина [2, л. 80 об.—81, 91 об.].

Весной 1930 г. на промысел вышли пять краболовов АКО из шести, имеющихся в наличии (одно судно задержало из-за позднего начала переоборудования). Программу производства консервов они не выпол-

нили даже наполовину. Причинами этого стали дольше обычного державшийся на море ледяной покров и переход на преимущественное использование отечественной рабочей силы.

23 июня 1930 г. руководство АКО разработало экстренные меры, выполнение которых, по его мнению, могло спасти положение. Среди них было срочное установление устойчивой радиосвязи с судами, «чтобы была возможность немедленно сигнализировать о слабых мерах работы и немедленно принимать надлежащие практические меры». Экипажи краболовов спешно пополнялись опытными рабочими, доставленными с береговых крабконсервных заводов, причем, в случае крайней необходимости разрешалось приглашать японцев, особенно ловцов.

В качестве меры организационного характера было решено объединить в одном лице руководство береговыми и плавучими крабконсервными заводами, возложив на него «персональную ответственность за всю работу и за своевременную переброску соответствующей рабочей силы с одного места на другое, с более сильных участков на более слабые». С этой целью на промысел откомандировался В. Л. Бурьгин, которому предлагалось «ознакомиться на месте с работой крабозаводов, принять целый ряд необходимых мероприятий, способствующих увеличению вылова». В помощь ему хабаровские краевые власти направили своего уполномоченного. Среди экипажей судов разворачивалось «социалистическое соревнование», за высококачественную работу рабочим устанавливались денежные премии [26, л. 50].

Предпринятые усилия оказались напрасными: выправить положение не удалось. По докладу управляющего Ичинским промысловым районом М. А. Савельева, к 10 августа 1930 г. краболовы АКО выпустили: «Камчатка» — 15 380 (75 % установленного плана), «Тунгус» — 3 503 (17,5 %), «Юкагир» — 2 913 (14,5 %), «Ламут» — 1 750 (8,9 %), «Коряк» — 681 ящ. (всего 6,7 %) [3, л. 19]. Как видно, ни одно из судов не справилось с планом, а из четырех последних самый лучший результат показал «Тунгус», осиливший менее четверти задания. Этим экспортная программа АКО на 1930 г. была сорвана.

Окончательные результаты неудачного сезона сообщал Хабаровскому краевому комитету ВКП(б) Б. И. Гольдберг. По его словам, к 1 октября крабовая программа была выполнена всего на 30,8 %. С ней полностью справилась только «Камчатка» (102 %), остальные суда выполнили план не более чем на 19 % [3, л. 1]. Всего в 1930 г. отечественные суда добыли 13 154 тыс. шт. крабов [25, л. 35].

В 1930 г., в соответствии с принятым в прошлом году курсом на сокращение численности японцев, на «Тунгусе», «Юкагире», «Ламуте» и «Коряке» экипажи были полностью укомплектованы русскими рабочими, завезенными из Забайкалья и Астраханской области. «Были у нас и такие рабочие, которые совершенно моря не видали... Что у нас получилось на краболовах? На “Камчатке” у нас была японская рабочая сила..., а наши краболовы с русской рабочей силой дали нам всего 19—12—18 %». Первый промысловый сезон, который АКО решило провести своими силами, оказался проваленным ввиду нехватки обученного технологического персонала и недостаточного числа подготовленных ловцов и обработчиков.

В дальнейшем стратегическое направление на вытеснение японцев было сохранено. Одновременно стало ясно, что без квалифицированных работников, постоянно закрепленных на определенных местах, дело и далее будет обречено влачить жалкое существование. «Перед нами стоит вопрос экономический, с тем чтобы сохранить всю эту рабочую силу, которая теперь у нас работает в этом году, с тем чтобы не надо было их потом снова уже учить».

Впрочем, называлась и еще одна причина, почему АКОвские краболовы не удалось своевременно укомплектовать квалифицированным персоналом. В архивных материалах о деятельности общества содержатся упоминания о том, что японские промышленники вели борьбу с конкурентом не только экономическими мерами, но и прибегали к прямым провокациям. «Мы были в зависимости от Японии... Япония нам давала работников — сюда приезжала ответственная японская агентура, которая и устраивала забастовки. Нам на крабы не хотели давать японских рабочих» [3, л. 59—69]. Хотя, вполне возможно, что это обычная отговорка или традиционный для тех лет поиск «врагов».

В 1931 г. численность судов крабсектора АКО должна была возрасти до восьми. Для пополнения флота было решено «немедленно приступить к оборудованию во Владивостоке трех краболовов, для чего передать крабсектору пароходы “Орочон”, “Ительмен” и “Гиляк”» [3, л. 9]. Однако в 1931 г. все плавучие крабконсервные заводы из АКО перешли в распоряжение владивостокского Крабтреста, а «Орочон» и «Ительмен» остались в составе транспортного флота общества. В 1932 г. к Крабтресту отошел береговой крабконсервный завод на о. Птичий. К концу первой пятилетки общая численность отечественных краболовов достигла одиннадцати.

5.3. ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ КИТОБОЙНАЯ ФЛОТИЛИЯ

Один из первых проектов приобщения русского населения Дальнего Востока к китобойному промыслу связан с именем начальника Камчатки П. И. Рикорда, заключившего с англичанином Пиготом контракт на добычу китов на следующих условиях. Промысел должен был начаться к 1 июня 1821 г. и вестись на протяжении десяти лет под русским флагом собственными судами компании. В течение времени действия контракта Пигот обязывался обучить китобойному промыслу десять русских специалистов. Кроме этого, он должен был платить попудный сбор за продукцию, вывозимую за границу, в размере 50 коп. Тем самым, по мысли Рикорда, через десятилетие камчатское население могло быть приучено к крупномасштабной добыче, что позволило бы «завести в Камчатке местный китовый промысел» [27, № 8, с. 11].

Данному проекту не суждено было осуществиться из-за вмешательства Российско-Американской компании, являвшейся монопольным пользователем природных богатств дальневосточных морей и имевшей сильное влияние на российское правительство.

К началу 1820-х гг. относится еще одна попытка организации китобойного промысла в камчатских водах. Для этой цели американец П. Добелл, получивший российское гражданство, предлагал приобрести в Америке «два судна, нанять до тридцати человек американских китопромышленников, к ним прибавить потребное число русских матросов, и с этими средствами начать китовый промысел около Курильских островов, имея главный складочный пункт на м. Лопатка». Этот проект был представлен самому императору Александру I и даже попал в июне 1822 г. на рассмотрение тарифного комитета, но, как указывает А. Сгибнев, «впоследствии дело это было забыто» [27, № 8, с. 15].

Начало отечественного китобойного промысла на Дальнем Востоке России относится к 1850 г., когда была основана «Российско-Финляндская компания». С 1864 г. успешно действовало аналогичное предприятие владивостокского купца О. В. Линдгольма.

В 1887 г. о создании нового китобойного предприятия писал единственный российский журнал, посвященный проблемам развития рыболовства и морских промыслов — «Вестник рыбопромышленности»: «До сих пор китами в наших восточных водах, в Охотском и Беринговом море, пользовались американцы и англичане, ходившие

сюда ежегодно на 40—50 судах, хозяйничавшие у нас как у себя дома, или вернее, как в местности, никому не принадлежащей. Теперь, слава Богу, настал конец этому хозяйничанию — один из наших молодых моряков, лейтенант Дыдымов, вернувшись из плавания в Восточном океане, где он в течение двух лет имел случай наблюдать китов и убедиться в выгодности китобойного промысла, заказал на Нюландском заводе в Христиании китобойный пароход и в апреле отправится на нем в Охотское море для промысла. Пароход будет построен со всеми новейшими усовершенствованиями, выработанными практикой китобоев в Финмаркене и на Мурмане, и обойдется в 45 000 рублей» [28, с. 16].

Судно, получившее название «Геннадий Невельской», промышляло недолго — в конце 1890 г. оно погбло вместе со всем экипажем и инициатором этого начинания — Акимом Дыдымовым.

В 1895 г. на китобойный промысел вышли новые паровые суда «Николай» и «Георгий», построенные в Норвегии и принадлежавшие графу Г. Г. Кейзерлингу, также бывшему морскому офицеру. «После трагического конца незабвенного Дыдымова, а вместе с ним и его блестяще начатого китобойного предприятия, китобойным промыслом в Восточном океане стал заниматься, как известно, молодой офицер граф Кейзерлинг, который по последним сведениям убил в течение первого года 84 кита и в настоящее время расширяет свое дело, устраивая пудретный (туковый. — С. Г.) завод, так как пудрет имеет прекрасный сбыт в Китае и Японии» [29, с. 446].

Дело Кейзерлинга быстро развивалось. 19 апреля 1903 г. императорское российское общество рыбоводства и рыболовства заслушало письмо правления «Тихоокеанского китобойного рыбопромышленного акционерного общества графа Г. Г. Кейзерлинга и К^о». Общество предлагало командировать в Либаву (совр. Лиепая) экспертов для осмотра прибывшего сюда принадлежащего товариществу парохода «Михаил» грузоподъемностью 5 000 т, специально приспособленного для переработки китовых туш [30, с. 638].

Очевидно, что «Михаил» следует считать первым дальневосточным плавучим заводом. Судьба судна сложилась печально — осенью 1905 г. его штормом выбросило на берег о. Сахалин [31, с. 120].

На Камчатке китобойным промыслом в 1902 г. предполагало заняться «Камчатское торгово-промышленное общество», которое для этой цели хотело приобрести китобойные шхуны. Обработку китов оно собиралось вести на построенных вблизи Петропавловска консервном и туковом заводах [32, с. 94]. Но этот проект не осуществился.

В последующие годы, а также во время и после окончания гражданской войны, китобойный промысел в дальневосточных водах производился иностранными компаниями. Этот вид деятельности являлся для них очень доходной статьей.

По свидетельству Н. В. Слюнина, у берегов Приморской области, в состав которой входила Камчатка, еще в 1889 г. было добыто китового жира и уса на сумму 1 280 000 руб. Этот промысел, не принося российской казне ни копейки, способствовал хищническому истреблению животных. Спустя два десятилетия губернатор Камчатской области Н. В. Мономахов во «Всеподданнейшем отчете» за 1912—1913 гг. констатировал, что «промысел китов и моржей с каждым годом заметно уменьшается вследствие истребления американцами этих животных при ежегодных регулярных передвижениях их в наших территориальных водах с севера на юг и обратно».

22 мая 1923 г. в Москве был подписан концессионный договор с норвежским предпринимателем Х. Христиансенем. В соответствии с договором, ему предоставлялось право ведения промысла всех видов китов в пределах двенадцатимильной полосы вдоль северных берегов РСФСР от северного конца м. Сердце-Камень до м. Лопатка. Срок действия концессии устанавливался в пятнадцать лет и пять месяцев, то есть до 1 января 1938 г. [19].

1925 г. стал первым сезоном работы компании Христиансена, называвшейся «Вега». Она промышляла вдоль восточного побережья Камчатки, преимущественно в районах бухт Моржовой и Глубокой. Флотилия компании состояла из четырех китобойцев и плавбазы «Комодорен I» дедвейтом 9 000 т. За сезон, продолжавшийся с 9 июня по 10 октября, она убила 286 китов (по данным Камчатского губревкома — 380 [33, л. 95]), в то время как промысловая программа рассчитывалась на добычу 800 животных. Всего флотилия получила 1 582,6 т жира, стоимость которого составила около 200 тыс. долларов США.

Использование китовых туш было крайне нерациональным. С них снимался только жир, а мясо и китовый ус выбрасывались за борт. Сторожевой корабль «Воровский» в особом акте зафиксировал, что в б. Глубокой плавало много ободранных туш, уже начавших разлагаться. Такое состояние признавалось нетерпимым, так как могло отпугнуть китов от бухты и помешать ходу лососей [34, с. 324].

Суда флотилии имели современное оборудование и снаряжение. На них работали интернациональные экипажи. Кроме норвежцев, немцев и англичан здесь трудились негры и американские эскимосы,

причем последние использовались для самой грязной работы на жироопне. В сезон 1925 г. численность экипажей судов флотилии насчитывала 120 чел., из которых на плавбазе работало восемьдесят, а на каждом китобойце — по десять.

Согласно одного из пунктов договора «Вега» была обязана принимать в качестве рабочих-учеников граждан СССР. В 1925 г., когда суда компании пришли из Мексики в Петропавловск, на них с целью обучения ведению промысла и обработки китов была направлена группа камчатцев. «Всего наших рабочих там было десять человек...» [33, л. 93]. Ученики провели весь сезон промысла в море. После создания советской китобойной флотилии, один из них — Н. А. Дмитриев — был назначен на нее заведующим производством [35, с. 57].

За следующий сезон (1926 г.) «Вега» добыла 284 кита, из которых 110 было убито возле Командорских островов [34, с. 328] (другие источники приводят отличные данные). В этом году китобойная флотилия работала в составе шести судов: базы «Комодорен I» и пяти китобойцев. Численность экипажа флотилии составляла 145 чел. В него вновь были включены камчатцы.

Производственная программа, по заявлению администрации флотилии, выполнена не была. Однако Камчатский губревком полагал, что эти сведения не верны, так как «завод работал весь сезон без перебоев с полной нагрузкой. Случалось часто так, что из-за невозможности переработки китов срезалось для обработки только сало и прочие особо ценные части кита. Остальное — мясо, кости и прочее — выбрасывалось, а между тем завод приспособлен к 100 % утилизации животного... Не редкость, когда убивалось до десяти штук китов в день. Максимальная же пропускная способность рассчитана на пять-шесть китов...» [33, л. 83—86].

Плавбаза почти половину китовой туши выбрасывала за борт, не имея возможности полностью переработать ее в открытом море. На ней отсутствовал слип для подъема туш на борт, поэтому их разделка велась на плаву. Это затрудняло нахождение судна в открытом море и не позволяло полностью утилизировать животное. Поэтому обработку китов на таких базах обычно предпочитали вести в бухтах.

Концессионный договор не запрещал охоту на китов около заповедников. Дополнительные соглашения к нему, заключенные по инициативе Камчатского губревкома, не позволяли добывать и обрабатывать животных около м. Лопатка, Кроноцкого и Карагинского заповедников. Однако они не распространялись на Командорские острова,

возле которых летом 1926 г. производился основной промысел. Стрельба из китобойных пушек, загрязнение моря и берега нефтепродуктами, появление косаток, привлеченных отходами промысла, — все это создавало угрозу для сохранности живущих здесь стад котиков и морских бобров.

Командир китобойной экспедиции норвежец Отто Пауст привел следующие сведения о ходе китового промысла в камчатских водах летом 1926 г. В Беринговом море он был начат в июне. Его район располагался между 51 и 67 параллелями. Весь июнь флотилия безрезультатно курсировала у берегов Камчатки, базируясь в б. Моржовая. 4 июля она переместилась в прибрежные воды Командорских островов, где были добыты 103 кита из 126, убитых до 25 августа. Всего же за этот сезон планировалось добыть 400 китов.

Промысловый сезон завершился в середине осени. 31 октября газета «Полярная звезда» сообщала жителям Петропавловска о том, что «командированные нашими профсоюзами на китобойные суда ученики возвратились. По сообщению командира судов, в нынешний сезон поймано 283 кита» [36, № 93].

В 1927 г. «Вега» вела бой китов у берегов Камчатки флотилией, состоявшей из плавучей базы «Комодорен I» и китобойцев «Анадырь» и «Селина». С середины июля по конец октября она вытопила около 2 600 т китового жира на сумму 40,4 тыс. фунтов стерлингов. В этом же году деятельность «Веги» закончилась — договор с обществом был расторгнут постановлением Главконцесскома от 13 октября 1927 г. «Вега» продала плавбазу и оба китобойца компании «Аргентина де Песка» за 1 450 тыс. норвежских крон [37, с. 120].

Так закончилась попытка ведения китобойного промысла у берегов Камчатки силами иностранной компании. Только что начавшая развиваться государственная дальневосточная рыбная промышленность еще не могла самостоятельно решить эту задачу. «Как и раньше, когда наши воды изобиловали китами, так и теперь, когда запасы китов уже подорваны, мы не смогли и не сумели стать китобоями. Не рискуя ошибиться, можно предполагать, что на Дальнем Востоке мы никогда в будущем и не займемся этим делом самостоятельно... Судов у нас не имеется в достатке и для перевозки грузов. Не имеется у нас и крупных средств, могущих быть обращенными на этот падающий промысел. Упадок промысла и опустошение недавно богатых китами районов говорят сами за себя... Перспектив, побуждающих нас вкладывать средства в китобойный промысел Дальнего Востока, таким

образом, не намечается...» — говорилось в работе, посвященной проблемам освоения богатств тихоокеанских морей [34, с. 326].

Однако столь печальный вывод никак не вязался с высокой доходностью продукции китобойного промысла, значительное количество которой шло на экспорт. Так, только одного китового уса с каждой туши реализовывалось на сумму от 3 000 до 5 000 руб. [38, с. 214]. Сокращение затрат на ввоз на территорию Дальневосточного края технического и пищевого жира также являлось существенным фактором, побуждавшим к развитию отечественного китобойного промысла. Потребность в жире, по данным Дальгосторга, в 1923—1924 г. оценивалась более чем в 3 300 т на сумму свыше 1 300 тыс. руб., а в 1924—1925 гг. — в 2 160 т на сумму около 930 тыс. руб. [34, с. 328].

При отсутствии специализированного крупнотоннажного флота китобойный промысел можно было вести прибрежным способом, разделявая туши на береговых заводах. В 1926 г. устроить такое предприятие на Командорах предлагал начальник островных пушных промыслов К. Кулагин. По его мнению, изложенному в докладной записке камчатскому окружному бюро ВКП(б), экономическое развитие Командоров не могло обеспечиваться только за счет пушного промысла. Имевшийся на островах избыток рабочей силы можно было задействовать на китобойном промысле, который «здесь как нигде обещает самые положительные последствия».

Организация такого промысла имела бы следующие выгоды:

- отказ от завоза на острова консервированного мяса и солонины и замена их китовым мясом;
- возможность экспорта китового мяса в Японию;
- получение ценного сырья для отечественных предприятий, в частности для владивостокского мыловаренного завода, работавшего на привозном сырье;
- подкормка песцов китовым мясом, позволяющая направить использовавшийся для этого лосось в засол или на консервы.

Последние могли выпускаться в консервном отделении с производительностью 300 тыс. банок за сезон, устроенном при жиротопном заводе. Это позволяло получить ежегодно дополнительно не менее 30 тыс. руб. прибыли.

Норвежский специалист О. Пауст полагал, что подобный завод, располагавший двумя китобойными судами, мог ежегодно промышленно производить минимум 150 китов. По его расчетам, один кит, переработанный на плавучей базе, давал средний доход около 1 700 руб., а разделанный

на берегу — минимум 2 500 руб. Таким образом, доход берегового завода за сезон мог превысить 375 тыс. руб. Стоимость его постройки оценивалась Паустом в 1 160 тыс. норвежских крон. В эту сумму входили затраты на приобретение следующего оборудования: судов-китобойцев (500 тыс.), шести жиротопных котлов, трех паровых лебедок для вытягивания туш на разделочную площадку (62 тыс.), паровой пилы (3 тыс.), паровой машины (90 тыс.), мельницы для тука (100 тыс.) и угля в количестве 1 200 т [33, л. 95 об.].

Появление и развитие крупномасштабного отечественного китобойного промысла в камчатских водах в советский период связано с деятельностью АКО. Задача по его организации была поставлена перед обществом в середине 1928 г. в ходе разработки первого пятилетнего плана развития его рыбопромышленной отрасли.

14 сентября 1928 г. руководство АКО направило в адрес председателя Совета общества, народного комиссара торговли А. И. Микояна телеграмму следующего содержания: «По утвержденному Экосо (экономическим совещанием. — С. Г.) РСФСР пятилетнему плану на будущий год имеем приобрести производственные плавучие средства: четыре китобойца, один траулер, пароход крабokonсервного завода, две шхуны для лова палтуса. Чтобы не упустить время, необходимо сейчас же искать, закупать пароходы. Прошу предварительную санкцию Совета общества, а также указание Наркомторга Крайторгу о выдаче лицензий. Запоздалое получение поставит [нас] перед невозможностью выполнить программу» [39, л. 66].

Спустя две недели, 28 сентября 1928 г. правление АКО говорило о китобойном промысле в сезон 1929 г. как о вполне решенном деле: «На китобойные промыслы по нашему проекту имеем в виду поставить плавбазу-пароход и четыре китобойца. Общая продукция оценивается в 1 млн 400 тыс. руб.; по отдельным видам: жира — 10 тыс. ц, мяса соленого — 6 тыс. ц, консервы мясные — 10 тыс. ящ., незначительное количество муки и китового уса. Жир использовали, главным образом, норвежцы. Мы думаем кита использовать более рационально, употребляя наиболее съедобные туши для пищи. Мясные китовые консервы во время мировой войны находили большой спрос в Америке, теперь китовые консервы не находят сбыта, но в азиатских странах сбыт обеспечен. По тем сведениям, которые имеются, Япония приготавливает до 200 000 ящ. этих консервов...» [2, л. 177—178].

5 декабря 1928 г. с докладом о плане работ на 1929 г. в Наркомторге СССР выступал председатель правления АКО С. П. Нацаренус. По его

словам, в следующем году АКО планировало начать «эксплуатацию новых объектов... промысел морского зверя». Для этого «вводятся новые промыслы в виде тралового и китобойного, а также [ождается] расширение лова краба, трески и палтуса». В преддверии начала работ по организации китобойного промысла, 1 января 1929 г. в АКО «специалистом по добыче морзверя... с окладом 300 руб. в месяц» был зачислен капитан Л. И. Бурхард [2, л. 10].

План действий АКО в 1929 г. включал выполнение следующих основных мероприятий [22, л. 37]:

— постройку рыбоконсервного и утилизационного заводов в Кихчик-Кольском районе;

— приобретение и оборудование второго плавучего крабоконсервного завода;

— организацию крабоконсервного производства в Усть-Камчатске, в Озерной и в Кихчик-Кольском районе;

— покупку «китоконсервного и жиротопенного плавучего завода с четырьмя китобойцами-судами».

На расширение производственной базы в 1929 г. АКО испрашивало у правительства СССР 5 270 тыс. руб. Эти средства распределялись на две группы:

— 1 840 тыс. руб. на реализацию мероприятий, утвержденных постановлением СТО при СНК СССР 25 мая 1928 г.;

— 3 340 тыс. руб. на еще не утвержденные СНК мероприятия, намеченные АКО и включенные в план его развития на 1928—1932 гг.

Среди работ, составлявших первую группу, были постройка новых и расширение существующих рыбоконсервных предприятий, покупка рыболовного траулера и второго краболова. Расходы на приобретение плавучей китобойной базы (900 тыс. руб.) и четырех китобойцев (300 тыс. руб.) входили во вторую группу. По мнению ВСНХ СССР, в силу недостатка средств, Совет АКО мог дать разрешение выполнить в полном объеме лишь работы, запланированные в первой группе [39, л. 66 об.].

Итак, планы по обзаведению китобойной флотилией откладывались на более поздний период. В качестве возможного срока приобретения судов рассматривались зима или весна 1930 г. 1 октября 1929 г. правление АКО решило «ввиду краткости времени, остающегося до начала китобойного сезона, проработать вопрос о возможности покупки готовых китобойной матки и китобойца через Южамторг, избегая, как правило, покупки старых судов» [2, л. 70].

Практическая организация китобойного промысла началась в 1930 г. В плане АКО по распределению средств на капитальное строительство в этом году для оборудования плавучей китобойной базы и приобретения четырех судов-китобойцев выделялись 1 400 тыс. руб. в иностранной валюте [32]. На эту сумму общество купило в США пароход «Глен Ридж», построенный в 1919 г., который намечался к переоборудованию под китобойную базу, и заказало в Норвегии специализированные китобойные суда. До реконструкции двухпалубный сухогруз «Глен Ридж», получивший новое название «Алеут», имел длину 115, ширину 16 м и водоизмещение 10 573 т [40, с. 59].

В начале 1930 г. для приемки парохода в американский порт Балтимора отправился капитан А. И. Дудник. Первоначально переоборудовать «Алеут» хотели в Норвегии — стране, обладавшей наибольшим опытом в деле организации крупного промышленного китобойного промысла. В марте 1930 г. «Алеут» прибыл в Осло. Попытка разместить здесь заказ не дала положительных результатов. Теперь стало ясно, что китобойный сезон 1930 г. уже упущен, а работы на пароходе следует организовать с таким расчетом, чтобы они закончились к началу следующего сезона, то есть к лету 1931 г. [3, л. 296].

С этой целью АКО решило «настаивать на вступлении в эксплуатацию в 1931 г. к началу сезона китобойной флотилии». Судно направилось в Ленинград. Здесь предложения по переоборудованию «Алеута» были сделаны Судотресту и Балтийской конторе СТФ. Судотрест от выполнения заказа отказался. АКО обратилось к «соответствующим организациям об ускорении переоборудования китобойной флотилии в Ленинграде...» [3, л. 9].

17 марта 1930 г. здесь состоялось совещание по вопросу перестройки «Алеута» в плавучую китобойную базу. Балтийская контора СТФ в лице главного инженера В. Н. Цапенко уведомила АКО о том, что она возьмется за модернизацию судна при выполнении следующих условий:

- производства работ под наблюдением конторы силами специально организованного для этой цели строительного бюро;
- своевременного получения всех необходимых материалов;
- привлечения для выполнения котельных работ одной из кооперативных артелей котельщиков Волжского завода в количестве 50—60 чел. и их размещения в подходящих помещениях.

При выполнении указанных условий, по словам Цапенко, работы можно было бы провести в Кронштадтских доках в течение полугода.

В основу планов перестройки судна легли чертежи норвежских фирм. Дополнительную информацию по проекту планировалось получить, используя заграничную командировку инженера Седова [3, л. 296]. Работы возглавил В. Н. Цапенко, консультациями судостроителям помогал академик А. Н. Крылов [40, с. 59].

В ходе переоборудования первоначальная конструкция судна подверглась существенным изменениям. Были модернизированы: грузовое устройство путем установки 13 паровых лебедок грузоподъемностью по 5 т; швартовное устройство, в котором применили два электрических шпиля; рулевое устройство. Существенно увеличилась мощность водоопреснительной установки. Вновь установленное промышленное оборудование включало слип и паровые лебедки для подъема китовых туш грузоподъемностью 30 и 15 т.

Постройка на судне слипа потребовала изменения обводов корпуса у штевней и удаления части ахтерштевня. Подобные приспособления на китобойных базах появились во второй половине 1920-х гг. Слип, оборудованный на «Алеуте», имел ширину 5, длину 17 м и угол наклона 45 градусов. Разделка китов могла вестись на двух площадках: носовой и кормовой. Их соединял специальный коридор. Позже, после начала работы китобазы, выяснилось, что размеры площадок оказались малы, а недостаточное место для разделки «затрудняет повышение количества разделываемых китов».

В качестве технологического оборудования на китобазе были установлены жироотопные котлы, сепараторы, жиρούловители и отстойники, а также три паровые пилы для резки костей. Главная энергетическая установка судна включала три огнетрубных оборотных паровых котла и паровую поршневую машину, развивавшую мощность 2 500 л. с. при частоте вращения коленчатого вала 78 об/мин. Машина приводила в действие четырехлопастный гребной винт диаметром 5 м. Скорость полного хода судна составляла 9,5 узлов. Его котлы работали на угле, полный запас которого насчитывал 3 813 т [41]. Всем этим хозяйством руководил старший механик К. И. Соколов.

Жилищные условия экипажа и рабочих были по тем временам неплохими: люди размещались в четырехместных каютах.

Значительный объем работ по созданию нового производства стал причиной того, что первоначально планировавшийся срок ввода флотилии в строй к лету 1931 г. не был выдержан. В этом году план деятельности АКО вновь предусматривал китобойный промысел с количеством убитых китов до 100 шт. общим весом 35 000 ц. При его

утверждении предполагалось, что флотилия должна была прийти в камчатские воды из Ленинграда к началу промыслового сезона, то есть в мае. В это время «Алеут» еще переоборудовался. При самом благополучном стечении обстоятельств работы могли закончиться не раньше августа 1931 г. С учетом времени, необходимого для его перегона на Камчатку (около трех месяцев), было ясно, что и в этом году флотилия в эксплуатацию не вступит [11, л. 88—90].

Чтобы не терять время, АКО предполагало приступить к добыче китов другими способами. В июле 1931 г. контрольно-инспекционное управление, обследовавшее его деятельность, сообщало, что из-за отсутствия плавучей китобойной базы оно в апреле и мае 1931 г. обращалось к Союзрыбе за разрешением приобрести хотя бы одно небольшое китобойное судно. С его помощью можно было организовать береговой бой по схеме, предлагавшейся в свое время К. Кулагиним.

Кроме этого, о возможности покупки отдельной гарпунной пушки, которой АКО намеревалось вооружить один из мореходных катеров («Коршун» или «Командор») было запрошено торговое представительство СССР в Японии. Но эти проекты так и остались на бумаге.

Модернизация «Алеута» завершилась в середине 1932 г. 27 мая в командование судном вступил капитан Л. И. Бурхард, а 27 июня оно вышло в море. На его борту находился экипаж численностью 126 чел. В Кильском канале к «Алеуту» присоединились три судна-китобойца — «Трудфронт», «Энтузиаст», и «Авангард». Они, специально построенные в этом же году в Норвегии на верфи в Тансберге, предназначались для добычи китов и их буксировке к китобазе.

Суда имели длину 37,8 м, водоизмещение 538 т, были оборудованы гарпунными пушками и паровыми лебедками с тяговым усилием 12 т. Энергетические установки китобойцев состояли из традиционного для промысловых судов того времени сочетания одного оборотного огнетрубного котла и паровой машины тройного расширения. Номинальная паропроизводительность котла составляла 4 т/ч, мощность машины достигала 800 л. с. при частоте вращения коленчатого вала 136 об/мин. Котел работал на жидком топливе. Мощность машины позволяла китобойцу развивать скорость полного хода 12,5 узлов. Его экипаж насчитывал 23 чел. [41].

Уже во время перехода, 25 октября 1932 г., флотилия добыла двух первых китов и этим положила начало советскому дальневосточному китобойному промыслу. Вот как спустя восемь лет вспоминал первые дни работы «Алеута» мастер разделочного цеха Пикуло: «Наша

флотилия начала добывать китов под наблюдением иностранцев. Смешно сказать, первого кита мы разделявали три дня, до того ковырялись, что он у нас протух, и его пришлось выбросить. Сейчас мы без иностранных специалистов разделяем кита от тридцати минут до часа...» [42]. Следуя далее, «Алеут» добыл еще 20 животных. 27 февраля 1933 г. он прибыл во Владивосток [14]. Здесь Л. И. Бурхард сдал дела вновь назначенному капитан-директору А. И. Дуднику.

«Алеут» недолго входил в состав АКО — вскоре он вместе с китобойцами был передан в состав Дальморзверьпрома.

1933 г. стал для флотилии годом обретения опыта в новом деле. В течение этого промыслового сезона она вполне освоила технику разделки китовой туши и жироварения, частично — методику поиска животных в море и их боя. Туковое производство удалось наладить только в самом конце сезона, поэтому его продукция оказалась крайне незначительной. Труднее всего было осваивать разделку китовой туши. По словам очевидца, «первое время не была достигнута норма: три кита финвала или два кашалота за восьмичасовой рабочий день... Далеко еще до нормы норвежских китоматов — восемь штук китов, но там не разделяют кита всего, там снимают только верхний жир, а изредка используют голову и хвост, оставляя все на съедение рыбам в море» [43, № 156].

В начале октября 1933 г. китобои отстаивались в Авачинской губе. Причиной простоя стал недостаток у «Алеута» бункерного угля. Дальморзверьпром задержал доставку топлива, в результате чего командование флотилии даже подумывало о консервации промысла. 3 октября в газете «Камчатская правда» появилась небольшая заметка, написанная заведующим производством Н. А. Дмитриевым. В ней сообщались результаты работы «Алеута» в его первом полноценном промысловом сезоне. На 23 сентября добыча достигла 157 китов, что составляло 109 % задания. Лучшее всех промышлял китобоец «Трудфронт», убивший 66 животных, «Энтузиаст» и «Авангард» значительно уступали ему, добыв, соответственно, 45 и 46 китов.

Китобаза вытопила 812 т жира, что составило всего 70 % от планового. По словам Дмитриева, «усилия рабочих направлены на то, чтобы ликвидировать отставание жиротопленных цехов... Большинство цехов охвачено социалистическим соревнованием. Экипаж трех китобойцев объявил себя ударным. Всего во флотилии насчитывается 149 ударников. В числе ударников имеются норвежцы» [43, № 154].

10 октября член бюро ячейки ВКП(б) «Алеута» Б. Зенкович уточнял сведения, приведенные Дмитриевым. Бюро считало, что они не соответствовали действительности. По его данным, к 7 октября флотилия «упромыслила» 177 китов при плане 180, то есть с программой не справилась. Жира из них она вытопила 932 т вместо 1 200 т. Невыполнение объяснялось «малой упитанностью части китов, особенно в период летней охоты».

После получения угля флотилия намеревалась продолжить промысел и не только наверстать упущенное, но и перевыполнить задание. «...Имея эти прорывы, мы сейчас все силы мобилизовали на выполнение встречного плана по убою 210 китов... Соцсоревнованием охвачено около 200 человек из 220 работающих. Мы имеем 70 крепких ударников... а не 149. Звание ударника мы не так-то легко даем. Это почетное звание получают только достойнейшие».

Главным злом, подрывающим на флотилии дисциплину, называлось пьянство команды на берегу и вызванные им прогулы. «Борьбу с пьянством мы ведем энергично... но на стоянках, особенно вблизи Петропавловска, эта борьба значительно усложняется», — констатировало командование [43, № 160].

Всего за 1933 г. «Алеут» добыл 204 кита. К 1935 г. объем добычи достиг 500 животных в год, а разделка доведена до десяти и более китовых туш в сутки [44, с. 16—17].

Первыми гарпунерами на китобойцах были норвежцы. Кроме них пригласили инструкторов по разделке сырца, обработке китового мяса и жира. Всего в первом рейсе на флотилии насчитывалось тринадцать иностранных «спецов». Капитаны китобойцев А. Н. Пургин и П. А. Зарва освоили специальность гарпунера, став первыми отечественными капитанами-гарпунерами [45, с. 6—7]. В 1935 г. на флотилии работал последний норвежский гарпунер.

Несмотря на то что китобойная флотилия вышла из подчинения АКО, она продолжала тесно контактировать с Камчаткой: основные районы промысла по-прежнему располагались возле ее берегов, суда АКОфлота нередко снабжали ее углем, вывозили заготовленную продукцию. Часто «Алеут» заходил в Петропавловск. Летом 1936 г. капитан-директор флотилии А. И. Дудник предлагал горожанам и организациям приобрести на судне пищевое и кормовое китовое мясо по цене, соответственно, 1 руб. 50 коп. и 50 коп. за килограмм.

В январе 1940 г. Петропавловский горисполком принял постановление «Об отводе земельного участка на базе Морлова под огород и

отводе бухты Моржовой китобойной флотилии». В соответствии с ним удовлетворялось ходатайство капитан-директора «Алеута» о выделении флотилии территории на берегу бухты для строительства базы и устройства подсобного хозяйства. Горземотделу следовало определить границы и отвести участок к 25 мая 1940 г. [46, л. 26].

В планах развития рыбной промышленности на четвертую пятилетку (1943—1947 гг.), разработанных в 1940 г., предлагалось возродить китобойный промысел в рамках АКО. В связи с этим в 1944 г. общество намеревалось иметь в составе Морлова китобойную базу и четыре китобойца. Еще один китобоец должен был прибыть в 1946 г. Осуществлению этого проекта помешала война.

В 1956—1958 гг. в течение зимних периодов во Владивостоке китобаза прошла модернизацию на Дальзаводе, после чего работала еще десять лет. В 1968 г. «Алеут» и три первых китобойца были списаны.

Так проходило становление лишь небольшой части многопрофильного хозяйства Акционерного Камчатского Общества, уникального объединения, внесшего огромный вклад в развитие производительных сил Камчатки и всего Дальнего Востока России. Часть начинаний АКО периода 1920—1930-х гг. сохранилась и действует и поныне. Среди них — морской транспортный флот и крабовый промысел, ведущийся теперь другими методами. Промышленный же бой китов, являвшийся по сути варварским истреблением миролюбивых морских гигантов, очевидно, безвозвратно канул в прошлое.

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 40.
2. Там же, д. 1.
3. Там же, д. 16.
4. Там же, д. 155.
5. **Щегинина А. И.** На морях и за морями. — Владивосток, 1988. — 421 с.
6. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 3.
7. Там же, д. 148.
8. Там же, д. 13.
9. **Советская Камчатка** (приложение к газете «Полярная звезда»). — 1930.
10. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 33а.
11. Там же, д. 19.
12. **Виноградов Л.** Камчатский краб. — Владивосток, 1941. — 94 с.
13. **Русский Дальний Восток.** — 1921. — № 4.
14. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л., 1936.

15. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964. — С. 65—66.
16. **Журналы** совещания рыбопромышленников Дальнего Востока в г. Владивостоке в ноябре 1911 года. — Хабаровск, 1911. — 64 с.
17. **Материалы** к познанию русского рыболовства. — Т. 5. СПб., 1917.
18. **Восточно-камчатский район** // Материалы к познанию русского рыболовства. — Петроград, 1915. — С. 88.
19. **Отчет Дальзэкономическому Совещанию РСФСР** / Под ред. М. И. Целищева. — Издание Дальзэконом, 1924. — 416 с.
20. **Гапанович И. И.** Камчатка. — Владивосток, 1926. — С. 34.
21. **ГАКО**, ф. 200, оп. 1, д. 3.
22. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 481.
23. **Полярная звезда**, 1928. — № 35, 1 мая.
24. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 3.
25. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 167.
26. **ГАКО**, ф. 200, оп. 1, д. 2.
27. **Сгибнев А.** Исторический очерк главнейших событий в Камчатке с 1650 по 1856 гг. // Морской сборник, 1869.
28. **Вестник** рыбопромышленности. — 1887.
29. Там же, 1896.
30. Там же, 1903.
31. **Бянкин В. П.** В дальневосточных морях. — Владивосток, 1981.
32. **Сильницкий А.** Поездка в северные округа Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. — Т. 6. — Вып. 1. — Хабаровск, 1902.
33. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 41.
34. **Батурин А. Д.** Промысел китообразных и ластоногих Дальневосточного края. — Б. м., Б. г.
35. **Карпухина И. В.** Комсомол Камчатки 20-х годов // Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1970. — Вып. 2.
36. **Полярная звезда**. Комплект за 1926 г.
37. **Песков Н. Н.** Морские зверобойные промыслы. — Архангельск, 1931.
38. **Глуздовский В. Е.** Дальневосточный край. — Хабаровск, 1927.
39. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 484.
40. **Опыт** постройки первой китобойной базы в СССР // Судостроение. — 1973. — № 10.
41. **Флот** рыбной промышленности (справочник типовых судов). — Л.: Гипрорыбфлот, 1960. — 471 с.
42. **Камчатская правда**, 1940. — № 196, 25 августа.
43. Там же, комплект за 1933 г.
44. **Олив А. А.** Двадцатилетие китобойной флотилии «Алеут» // Рыбное хозяйство. — 1952. — № 10.
45. **К новым успехам** китобойного промысла // Рыбное хозяйство. — 1955. — № 7.
46. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 18.

ГЛАВА 6. РАЗВИТИЕ КАМЧАТСКОГО РЫБОКОНСЕРВНОГО ПРОИЗВОДСТВА

На протяжении первых двух веков нахождения в составе России Камчатка не имела промышленных предприятий, производивших товарную продукцию. Первым из них стал рыбоконсервный завод компании «Камчатское торгово-промышленное общество», приступивший к работе летом 1901 г.

6.1. ПЕРВЫЕ РЫБОКОНСЕРВНЫЕ ФАБРИКИ

Консервное дело в России начал Ф. Азибер, демонстрировавший свою продукцию из растительного сырья на выставке садоводства в 1862 г. [1, с. 86]. Пионерами русского рыбоконсервного производства стали И. И. Роман, открывший фабрику в Петербурге в 1877 г., и рижский промышленник Г. И. Герингер. Дело Романа начиналось с 2—3 тыс. руб. годового оборота. Высокое качество товара и хороший спрос на него позволили ему к началу 1880-х гг. увеличить оборот до 40 тыс. руб. в год. В феврале 1887 г. промышленник обратился к Всероссийскому обществу рыбоводства и рыболовства с предложением провести экспертизу качества его продукции, «какое было найдено хорошим и отличным» [2, с. 122].

В 1886 г. Роман открыл отделения своей фабрики в Астрахани и в Кизляре, а в 1889 г. — на черноморском побережье. Его астраханское предприятие готовило мелкую селедку в масле и томате по названию «пильвер». Эти консервы пользовались популярностью в Петербурге и даже вывозились за границу. Если в 1884 г. их выпустили всего 100 «жестянок» (банок), то в 1885 г. — 2 000, в 1896 г. — 4 800, а в 1887 г. — уже около 12 000 [1, с. 3].

На Черном море с 1884 г. работали две консервные фабрики: В. А. Дубинина в Одессе и Вакье в Севастополе. В 1891 г. Дубинин открыл в Одессе вторую фабрику. В это же время начало работать предприятие Е. И. Гуляева в Ростове-на-Дону. Объем отечественного производства был невелик: так, фирма Герингера в Риге в 1889 г. изготовила около 100 тыс. банок, преимущественно шпротов. Но при этом ассортимент продукции включал консервы восемнадцати наименований! [1, с. 17].

В 1893 г. рыбные консервы в России выпускали уже два десятка фабрикантов. Их ежегодный оборот в середине 1890-х гг. достигал

1 млн руб. Наибольшей популярностью пользовались кильки: их выпускали двадцать две фабрики [3, с. 357]. Качество русских рыбных консервов было высоким. По решению экспертной комиссии Всероссийской рыбопромышленной выставки 1892 г. продукция фабрик Романа получила золотую медаль, а он сам «за оказанные услуги развитию консервного дела в России» удостоился «Высочайшей награды — звания личного гражданства».

Значительное количество консервированной рыбы в Россию в конце XIX в. ввозилось из-за рубежа. Сумма поставок за год превышала 1 млн руб., то есть была сопоставима с объемом внутреннего производства. Наиболее крупным экспортером являлись США.

Развитие русской консервной промышленности на Дальнем Востоке обещало широкие перспективы. «Прекрасные качества рыбы могли бы вполне обеспечить сбыт ее в Японию, Китай и даже европейскую Россию; она могла бы вывозиться туда во всех видах: в посоле, в консервах, в виде гуано (тука. — С. Г.); но, к сожалению, вследствие дороговизны рабочих рук и соли, неумения приготовить рыбу впрок и недостатка капиталов, рыба из Приамурского края почти не вывозится и почти весь улов ее потребляется местными жителями, в особенности инородцами, для которых она является главным предметом продовольствия...» [2, с. 306—307].

О том, что дальневосточный лосось может найти неплохой спрос, свидетельствовал вот такой курьезный факт. По сообщению иркутской городской управы, в конце 1870-х гг. один из иностранных купцов увез из Николаевска-на-Амуре в Гамбург несколько бочек соленой кеты и там, «замариновав ее в масле, в герметически закупоренных жестяках весом не более одного фунта, привез на следующий год в Николаевск и продавал по 1 руб. 50 коп. за коробку или 60 руб. за пуд!» [1, с. 17].

Самым восточным отечественным производителем рыбных консервов в начале 1890-х гг. являлась тобольская фабрика Трусова. В ноябре 1893 г. существовали планы открытия аналогичного производства во Владивостоке [3, с. 402]. В 1894 г. оно уже действовало: «В последние годы некоторые иностранные купцы, торгующие в г. Николаевске, начали отправлять амурский рыбный товар и за границу. Во Владивостоке устроили даже завод для приготовления консервов из кеты, вывозимых в Америку» [4, с. 187].

Пионером дальневосточного рыбоконсервного производства стал К. Г. Больман, проведший в начале 1890-х гг. на Амуре опыты по американской технологии — «продукт получился хотя и съедобный, но весьма непривлекательный с виду, и поэтому не развился» [5, с. 58].

На побережье Тихого океана производство лососевых консервов первыми освоили американцы. Вскоре их опыт переняли японцы, а затем и русские. На Аляске, наиболее схожей по природным условиям с русским Дальним Востоком, самый ранний рыбоконсервный завод (РКЗ) появился в 1883 г. На берегу р. Нушагак его возвела фирма Arctic Canning Company. Заводские сооружения размещались в пятнадцати милях от устья реки. На промыслах, ведшихся ставными неводами, работали 50 чел. На самом заводе трудились два десятка специалистов (механик, машинист, кочегары, истопники, бондари и паяльщики банок) и 92 работника-китайца. Обычная производительность предприятия составляла 600 ящ. в сутки, максимально достижимой считалась выработка в 1 200 ящ. Завод и промыслы обслуживали двадцать пять лодок и паровой баркас. Снабжение доставлял специальный пароход, он же вывозил готовую продукцию.

За первым РКЗ последовали другие. Рост масштабов консервного производства на Аляске в 1883—1889 гг. показан в табл. 6.1

Таблица 6.1

Год	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889
Тыс. ящ.	36	45	74,8	120,7	190,2	298,0	675,0

В 1889 г. в США действовали 122 РКЗ, выпустившие за год 1 701 460 ящ. общей стоимостью 9 065 689 долларов. Из этого числа на Аляске работали 36 предприятий, выработавших 675 000 ящ. (то есть 39,7 % суммарного объема) на сумму 3 375 000 долларов (6 750 000 руб.). Всего же за четырнадцать лет от начала производства рыбных консервов в США (1876—1889 гг.) на северном побережье Тихого океана их выпустили 12 493 086 ящ. стоимостью 75 млн долларов. Американская продукция 1893 г. составила 82 639 680 фунтовых банок лососей, то есть 1 721 660 ящ. (Напомним, что в 1867 г. Россия уступила Аляску США за 7,2 млн долларов).

Вначале банки и ящики для упаковки продукции каждый РКЗ собирал самостоятельно на оборудовании, поставленном из Сан-Франциско, но в середине 1890-х гг. было признано более выгодным привозить их на промыслы уже готовыми [6, с. 524—528, 600].

В период между 1870 и 1875 гг. способы производства консервов из США и Франции заимствовала Япония. Начало выпуска японцами консервированного лосося относится к 1877 г., когда в провинции Ишикари на о. Хоккайдо появилась первая экспериментальная фабрика, работавшая по американской технологии. Вслед за ней в последующие годы в разных районах о. Хоккайдо организовались еще несколько консервных заводов [7, с. 58, 61].

Для развертывания массового производства «жестяночных» консервов требовалось решить несколько технических задач, среди которых основными являлись разработка способов массового производства тары, технологии удаления воздуха из банок и их стерилизации, а также защиты жести банок от воздействия содержимого и атмосферы.

Первый патент на консервную банку из жести был выдан в Англии в 1810 г. До 1840 г. их изготавливали вручную при помощи пайки. Доннышки и крышки банок в этот период были плоскими. В середине XIX в. появились гибкие доннышки и крышки с рельефной поверхностью. Их применение позволило снизить давление внутри банок и увеличить их прочность. В начале 1850-х гг. изобрели машину для спайки доннышек и крышек с корпусами банок, а также для склепывания их продольного шва. В 1859 г. возник способ герметичного соединения частей банок посредством двойного закаточного шва. Практическое применение он нашел к 1893 г., когда швы стали уплотнять вначале каучуковыми, а затем резиновыми кольцами.

В 1893 г. отечественный ежегодник «Вестник рыбопромышленности» писал: «Почти во всех крупных заводах в употреблении машины для герметического заделывания круглых коробок без пайки, машины, преимущественно приводимые в действие паровой силой и ускоряющие дело в сто раз по сравнению с ручной работой... Эти коробки изготавливаются специальными фабриками исключительно механическим путем» [3, с. 23]. В России этот способ укупорки первым использовал Леезман, работавший в Ревеле (современный Таллинн).

В марте 1896 г. на московской выставке рыболовства и рыбоводства «как новинку» представляли фабрику, «изготавливающую жестянки для консервов... судя по выставленным образцам и машине, дающей плотную закупорку дна без паяния (такая система за границей в большом ходу...), дело поставлено на широкую ногу...» [8, с. 355].

Многие предприятия продолжали производить тару прежними кустарными способами. В 1892—1893 гг. для одесской фабрики Дубинина их изготавливала мастерская Вальтуха. Каждая упаковка обходилась в 6—12 коп., «смотря по величине и форме». Попав на фабрику, они запаивались в особой мастерской на вращающихся станках, «где эта работа производится весьма тщателью» [3, с. 401; 9, с. 264].

Спустя десятилетие, в 1903 г., появился новый способ герметизации двойного шва с применением жидкого раствора каучука, позволивший полностью механизировать производство доннышек и крышек [10, с. 3—5]. Вслед за этим появилась автоматическая линия по выпуску

консервных банок, совершившая революцию в консервной промышленности. В Японии эту технологию освоили в 1914 г. [7, с. 60].

Для предохранения влияния содержимого банки на жесть при их соприкосновении предлагались различные способы. Так, в США «некто Окель взял привилегию и ввел в употребление особую укупорку консерва, помещаемого в глиняную посуду, а эта последняя — уже в жестянку». Кроме этого, банки изнутри покрывались эмалью [11, с. 203]. Но наибольшее распространение получило лаковое покрытие.

Стерилизовали консервы в 1860—1870-х гг. следующим образом. Заполненные продуктом и запаянные банки до половины погружались на четыре часа в раствор хлористого кальция, нагреваемый до температуры 125—130 °С. Воздух и пар удалялись через небольшие отверстия в крышке, запаиваемые в конце нагрева. Затем банки медленно охлаждались, после чего покрывались защитным слоем асфальтового лака для предохранения от коррозии.

Позже, в 1880-х гг., для этой цели «с большей уверенностью в успехе» стали использовать «паровые котлы», то есть автоклавы, работавшие под давлением. Воздух из горячих банок удалялся путем их прокалывания с последующей немедленной запайкой. Существовал еще один способ его удаления, при котором каждая нагреваемая запаянная банка снабжалась тонкой металлической трубкой, сообщавшейся с вакуум-насосом [1, с. 84, 87].

В начале XX в. технология изготовления натуральных консервов из лосося претерпела существенные изменения: теперь наполненные банки, прошедшие предварительную негерметичную подкатку, направлялись в эксгаустер («паровой ящик»). При этом из них удалялась часть воздуха, что было необходимо для образования после охлаждения вакуума. Банки, проходившие через эксгаустер, в течение нескольких минут прогревались паром с температурой 93—98 °С. Затем они немедленно отправлялись к машинам окончатальной закатки, формировавшим двойной шов, придававший таре герметичность. После этого их стерилизовали в паровых автоклавах и покрывали снаружи лаком.

Практиковавшаяся ранее сборка банок непосредственно на заводах при помощи полуавтоматического оборудования была заменена доставкой в ящиках стандартной готовой тары, собранной на специализированных фабриках. В середине 1930-х гг. машины предварительной закатки и эксгаустеры стали заменяться вакуум-закаточными станками. Это позволило значительно увеличить производительность РКЗ.

6.2. НАЧАЛО РЫБОКОНСЕРВНОГО ПРОИЗВОДСТВА НА КАМЧАТКЕ

Одним из первых отечественных исследователей, обративших внимание на важность производства из лососей именно консервов, как наиболее дорогостоящего и рентабельного вида продукции, был Н. В. Слюнин. Еще в 1895 г. он писал: «Дайте возможность развить рыбные промыслы в широких размерах, имея все данные для этого, устроив вывоз, что очень легко при громадном спросе на рыбную пищу на Востоке, избавьте от гнетущей кабалы настоящей торговли урегулированием ее... и заброшенная Камчатка возродится. Она получит самостоятельную жизнь; не соболю будет давать ей жалкие крохи хлеба, а рыбные консервы обеспечат хороший заработок, создадут экономическое благосостояние жителей и разбудят их от вековой спячки, которая тяготеет над ними» [12, с. 17].

Вскоре после этого были предприняты попытки устройства на полуострове рыбоконсервных заводов. Наиболее ранней из них считается неудачный проект отставного контр-адмирала В. Ивашинцова. В 1896 г. он просил российское правительство сдать ему в монопольную аренду на десять лет р. Авачу с годовой платой, начиная с четвертого года аренды, по 1 000 руб. в год и по 5 коп. за каждый пуд произведенной рыбопродукции.

«Главные основания на отдачу в аренду контр-адмиралу Ивашинцову двух участков земли на берегу Авачинской губы в Камчатке для устройства рыбопромышленных заведений» были утверждены весной 1896 г. В соответствии с ними, военный губернатор Приморской области обязывался предоставить Ивашинцову два участка (около устья р. Паратунки и на м. Сигнальном) площадью до пяти десятин каждый и протяжением по берегу моря не более 500 саженьей (сажень равна 2,13 м). В течение тех лет арендатор обязался устроить на одном участке «промысловое заведение... стоимостью до 100 000 рублей».

По сообщению ежегодника «Вестник рыболовства» за 1896 г., Ивашинцов «организует на восточном берегу Камчатки в заливе лососевый промысел для приготовления жестяночных консервов на манер американских. В этом деле участвует на правах компаньона опытный американский промышленник (Стокс. — С. Г.). Предприятие, без сомнения, весьма солидное и обещает хорошие результаты» [8, с. 446].

Адмирал, собиравший средства на обустройство промыслов в течение трех лет, скончался осенью 1899 г. Его вдова пыталась продолжить дело, но выполнить предъявленное ей правительством требование — начать строительные работы в 1900 г. — не смогла, потеряв полученные привилегии [13, с. 251—252].

Следующим, более успешным опытом, стал построенный по типу аляскинских завод компании «Камчатское торгово-промышленное общество» (КТПО), приступивший к работе летом 1901 г. КТПО стало приемником отечественной фирмы «Русское товарищество котиковых промыслов» (РТКП), первой начавшей на Камчатке рыболовство в промышленном масштабе в 1896 г.

РТКП, основанное в 1891 г. Гринвальдом, Прозоровым, Савичем и Лепешкиным, в 1895 г. «также хлопочет об отдаче им на Камчатском полуострове места для основания рыболовных факторий». Право на аренду было получено, после чего началась промысловая деятельность компании. Вначале она попробовала засаливать чавычу для сбыта в Америке и Европе, «но так как дело это было недостаточно хорошо организовано, то опыты эти не дали благоприятных результатов».

Гораздо удачнее оказались опыты по заготовке лососей сухим японским посолом для Японии. «Способ приготовления этого рода продуктов весьма прост, обходится гораздо дешевле, чем засол по русскому способу, не требуя расходов на устройство ледников, на посуду, укупорку и т. п.; к тому же продукты сухого засола имеют обеспеченный сбыт на японских рынках, а доставка их туда морем обходится весьма недорого». Засолка рыбы быстро расширялась. Если в 1896 г. РТКП заготовило ее 1 050 пудов, в 1897 г. — 20 537, в 1898 г. — 37 897, в 1899 г. — 114 684, то в 1900 г. — уже 152 560 [14, с. 454—455].

Приобретя необходимый опыт в приготовлении соленой продукции, РКТП решило начать производство более ценного товара — лососевых консервов, тука и рыбьего жира. С этой целью в 1897 г. было учреждено КТПО, во главе которого встал А. А. Прозоров. Новая компания располагала капиталом в 1 000 000 золотых руб. [15, с. 79—80].

В начале лета 1899 г. она получила право аренды в Авачинской губе на берегу б. Тарьи двух участков земли общей площадью четыре десятины с протяжением по берегу в 400 саженой сроком на десять лет. Условия аренды были такими же, как и у фирмы «Семенов, Демби и К^о» — пионера отечественной рыбопромышленности на о. Сахалин.

КТПО обязывалось возвести на участках промысловые сооружения стоимостью не менее 40 000 руб. В течение первого года аренды

оно должно было платить в казну пошлины и производить ежегодно не менее 50 000 пудов рыбопродуктов. Кроме этого, арендатор обязывался иметь в течение первых пяти лет не менее 5 % русских рабочих от их общего числа, а во втором пятилетии — не менее 10 %. Управлять предприятием должны были российские подданные. Контракт, заключенный летом 1900 г., составила канцелярия военного губернатора Приморской области [13, с. 253—254].

Первый отечественный камчатский РКЗ, снабженный самым современным по тому времени механическим оборудованием американского производства, располагался неподалеку от Петропавловска. Он мог выпускать в сутки до 800 ящ. консервов, содержавших 38 400 фунтовых банок. Строили завод приглашенные американские и норвежские специалисты, получавшие годовое содержание в 12 тыс. руб. и долю от прибыли. Ими руководил инженер Смит. Из-за отсутствия на Камчатке собственных рабочих, сюда доставили американцев, французов, японцев, шведов и норвежцев.

К концу июля 1901 г. на арендованной территории появились:

- деревянное здание завода, крытое гофрированным железом;
- бараки для рабочих, пригодные для зимнего проживания;
- флигель для служащих с помещениями для обеда и отдыха;
- баня и прачечная.

Предприятие снабжалось рыбой, вылавливаемой заводскими рабочими, а также сдаваемой местным населением. Приемная цена для последнего устанавливалась равной 8 коп. за штуку нерки и 3 коп. — за горбушу. Некоторые жители окрестностей Петропавловска в сезон 1901 г. заработали на заготовке рыбы для завода более сотни рублей, что составляло по тем временам вполне приличную сумму. Рыбный промысел оказался так выгоден, что многие из них говорили о том, что ловить рыбу для завода лучше, чем соболевать.

Процесс производства консервов на заводе КТПО складывался из следующих стадий. Добытую рыбу в кунгасах, буксируемых катерами, доставляли на берег к навесу, под которым ее потрошили и промывали. Обработанный сырец вагонетками с канатной тягой от паровой лебедки поступал в здание завода к резательной машине. Куски рыбы при помощи набивочного станка заполняли жестяные консервные банки, в которые предварительно добавлялись порции соли. Цилиндрические банки фунтовой вместимости (454 г) изготавливались здесь же в мастерской, размещенной на втором этаже заводского здания. Банки, наполненные рыбой, не закатывались как современные, а

запаивались: они катились над желобом, в котором пламенем бензиновых горелок плавилось олово. Воздух к горелкам нагнетал компрессор.

Герметичность баночных швов проверялась их погружением в воду: выходящие пузыри воздуха свидетельствовали о неплотной укупорке. Рамы с проверенными банками устанавливались на вагонетки и вкатывались в четыре печи (автоклава), где в течение полутора часов варились паром под давлением. Сваренные консервы размещались на специальных столах, на которых из банок удалялся воздух. Эта операция считалась наиболее ювелирной и выполнялась мастерами, приглашенными с Аляски. Они «маленькими острыми коническими молоточками начинают пробивать дырочки в каждой крышке коробки; с шумом и свистом выбрасывается из каждой коробки струя пара, а с нею и воздух, а в это время другой рабочий, держа в одной руке кусок свинца (олова. — С.Г.), а в другой — раскаленный паяльник, капает свинцом на отверстие, и как раз в тот момент, когда пар уже вышел. Эта работа очень интересная и исполняется она с замечательной ловкостью и быстротой: глазом не моргнешь, как в коробочке пробита дырка и запаяна» [15, с. 86].

Запаянные банки для защиты от коррозии лакировались погружением в особый чан, промывались, а затем отправлялись в склад, где их охлаждали и упаковывали по 48 шт. в ящики.

Итоги первого сезона работы завода оказались печальны: консервов было приготовлено мало. Причиной этого стали неотрегулированные взаимоотношения между КТПО и государством в лице администрации Приморской области, в которую входила Камчатка. В результате вылов рыбы на арендованных участках оказался втрое ниже необходимого, а стоимость их содержания заметно превысила ожидаемую.

Сложности возникли и с обеспечением предприятия рабочей силой: до постройки завода ловить рыбу разрешалось иностранными рабочими (японцами), имевшими высокую квалификацию и обходившимися достаточно дешево. В ноябре 1899 г. в действие вступили «Временные правила для производства морских промыслов в территориальных водах Приамурского генерал-губернаторства», запрещавшие использовать на рыбных промыслах иностранцев. Камчатка же не располагала достаточным числом местных жителей, способных работать на промыслах, а доставка таковых из России была сложна, сопровождалась серьезными затратами и являлась коммерческим риском.

По мнению А. П. Сильницкого, исследовавшего рыбопромышленный потенциал Камчатки, «разрешение вопросов, связанных с судьбою

и деятельностью завода, имеет особую важность: в судьбе этого завода — судьба благоденствия всей обширной северной окраины, ибо если будет удача камчатскому заводу, заведут заводы и в Охотском крае, и на западном берегу Камчатки. Спрос на рыбу крепнет с каждым годом, и это неисчерпаемое богатство сказанной окраины возместит государству все его затраты, все его жертвы на ее благо, а население окраины обогатится...» [15, с. 94].

КТПО, организуя на Камчатке на собственные средства принципиально новое предприятие, деятельность которого в конечном итоге должна была внести оживление в экономическую жизнь отдаленной российской области, было вправе рассчитывать на государственную поддержку в виде льгот, однако таковой не получило. Завод вскоре был остановлен. Причинами этого, помимо названных выше, стали проблемы, возникшие со сбытом: продвижение русских консервов на американский рынок было затруднено громадным количеством аналогичной продукции, производившейся в США, а азиатские страны — Япония, Корея и Китай — потребляли исключительно соленую рыбу. Кроме этого, РКЗ создавался без предварительной оценки возможности сырьевой базы Авачинской губы, что привело к тому, что он не был в достатке обеспечен сырцом.

Свет на дальнейшую судьбу предприятия проливает доклад исполняющего должность камчатского губернатора В. В. Перфильева, представленный 28 октября 1910 г. в канцелярию приамурского генерал-губернатора. В соответствии с ним, завод произвел всего 10 000 ящ. консервов, «а затем в 1903 г., ввиду недостатка рыбы в Авачинской губе, был закрыт и все машины завода перевезены в Усть-Камчатск, где выстроено для завода новое обширное здание. Здесь завод и не начинал работать и стоит в бездействии вот уже шесть лет. Техника консервного дела за это время, конечно, ушла значительно вперед и оборудование завода теперь оказывается уже устарелым. Между тем... завод этот с переноской и двойными постройками стоит Обществу до полумиллиона рублей. Вот образчики хозяйственности Камчатского Общества... Тем временем в текущем году в Усть-Камчатске открылся уже новый рыбоконсервный завод гг. Бирича и Демби» [16, л. 104].

Предприятие в Усть-Камчатске к работе так и не приступило (одной из причин этого стала гибель в 1902 г. инициатора его создания А. А. Прозорова) и впоследствии было ликвидировано. Одно время его возглавлял С. Грушецкий, позже вошедший в ряд крупнейших отечественных рыбоконсервных фабрикантов.

Участники экспедиции Ф. П. Рябушинского (1908—1909 гг.), побывавшие в Усть-Камчатске, некоторое время проживали в пустом доме, принадлежавшем КТПО, расположенном неподалеку от бездействующего завода [17, с. 23—24].

В. В. Перфильев в целом отрицательно оценивал многолетнюю деятельность КТПО на полуострове, называя его примером крайне неэффективного хозяйствования. «Несмотря на многолетнюю работу, несомненно доставлявшую обществу в прежние годы значительные барыши, Камчатское Общество, единственное учреждение, располагавшее здесь и средствами, и возможностью, ничего не внесло в отдаленную камчатскую окраину культурного, что содействовало бы ее развитию и улучшению быта местного населения, чем обыкновенно сопровождается деятельность всякого крупного капиталистического предприятия».

По его заключению, «трудно ожидать, чтобы и в будущем при такой постановке дела Камчатское Общество внесло какое-нибудь культурное влияние на Камчатский край или содействовало разработке и развитию его естественных богатств. Поэтому, казалось бы, не представляется решительно никаких оснований поддерживать это малоизбранное учреждение новыми льготами и поощрением» [16, л. 105].

Остатки строений первенца камчатской рыбоконсервной индустрии еще долго привлекали к себе внимание путешественников, посещавших окрестности Петропавловска. Они сохранились вплоть до начала 1930-х гг. Губернское бюро РКП(б) в информационном отчете Дальбюро ЦК РКП(б), подготовленном в феврале 1924 г., сообщало: «Невдалеке от Петропавловска (24 версты) в Тарьинской бухте, имеющей выход в океан только через Авачинскую губу, стоит полуразрушенный, когда-то колоссальный для Камчатки, русский рыбоконсервный завод. Восстановить его, по-видимому, невозможно, да и бесцельно, так как Авачинская губа уже не имеет достаточного количества рыбы для обработки на нем» [18, л. 16].

В 1909 г. в устье р. Камчатки в районе Усть-Камчатска началось строительство нового РКЗ и лесопилки. Ссуду под постройку завода дал Русско-Азиатский банк [19, с. 5]. О ходе работ на этих объектах В. В. Перфильев информировал приамурского генерал-губернатора [20, л. 46 об.]. Производство консервов началось здесь в 1910 г.

Суточная производительность завода, принадлежавшего русским предпринимателям А. Г. Демби и Х. П. Биричу, достигала 10 000 банок (208 ящ.). В отчете инспектора рыболовства по восточно-камчатскому

промысловому району за 1926 г. указывается, что «в 1910 г. [в Усть-Камчатске] появились два завода: Цуцуми (японский предприниматель. — С. Г.) и другой, на речном участке Бирича, — завод вновь создавшейся фирмы “Камчатское консервное товарищество”, — во главе коего стоял Демби...» [21, л. 250 об.]. Кроме него, в этом же году на западной Камчатке на речном участке близ Паланы заработало предприятие К. В. Эккермана [22, с. 221]. Всего в 1910 г. отечественные предприятия выработали 9 300 ящ. консервов.

По свидетельству приамурского генерал-губернатора П. Ф. Унтербергера, в 1910 г. на промысле Бирича и консервном заводе часть построек носила временный характер, а капитальное строительство только начиналось. «Завод оборудован машинами, как для выделки консервов, так и жестянок для них. В 1910 г. было заготовлено около 4 000 ящиков консервов из лососевых пород. Из них предполагалось отправить в Австралию 1 500 ящиков, 500 — во Владивосток, 100 — в Петропавловск, а остальные — в Лондон...» [23, с. 304—306]. По некоторым данным, этот завод был оснащен линиями, купленными в Германии. Техническими руководителями предприятия являлись датский и норвежский инженеры Браун и Саген.

Для противодействия японской экономической экспансии российское правительство решило не просто привлечь в охотско-камчатские воды русских промышленников, но и закрепить их здесь. С этой целью 21 июня 1910 г. был принят закон «О порядке отдачи в аренду речных рыболовных участков в Приморской, Камчатской и Сахалинской областях». В соответствии с ним, русско-подданные имели право брать в аренду на срок до двенадцати лет с рыбопромышленной целью все наиболее значительные реки края на льготных условиях [24, л. 3 об.].

Образец контракта на аренду речных рыболовных участков на Камчатке весной 1911 г. разработал Департамент земледелия Главного управления земледелия и землеустройства (ГУЗиЗ) [25, л. 129].

Данным правом воспользовалось товарищество Демби — Бирича, закрепившееся на внеконвенционном участке «Нерпичий». В 1912 г. приамурское Управление государственных имуществ (УГИ) выдало ему разрешение на право лова в р. Камчатке на один сезон. Предприниматели, вложившие в оборудование своих морских промыслов значительные средства, нуждавшиеся в базе для своего предприятия в виде речного участка, весной 1913 г. обратились с ходатайством о сдаче им этого участка в долгосрочную аренду без торгов. Власти их

поддержали: «Со стороны приамурского генерал-губернатора и камчатского губернатора препятствий к этому не встречается».

8 апреля 1913 г., с учетом того, что подобный «долгосрочный» участок был уже выделен С. Грушецкому, УГИ полагало возможным предоставить Демби и Биричу «рыболовный участок на р. Камчатке на условиях, определенных законом 21 июня 1910 г., сроком на семь лет, считая с 1-го января 1913 г., с обязательством уплачивать ежегодно: а) по одной копейке за каждую квадратную сажень отведенного им земельного пространства и б) по пять копеек с каждого пуда приготовленных на промысле рыбных продуктов. Кроме того, рыбопромышленникам А. Г. Демби и Х. П. Биричу должно быть поставлено в обязательство устроить на р. Камчатке рыбообразовательный завод, рассчитанный на выпуск трех миллионов мальков с тем, чтобы в 1914 г. было выпущено 500 тысяч, в 1915 г. — один миллион, а начиная с 1916 г. — выпускалось бы ежегодно по три миллиона мальков» [25, л. 125].

К сожалению, отсутствие в камчатских архивах документов начала 1910-х гг. не дает возможности точно восстановить события, связанные со становлением первых отечественных РКЗ. Имеющаяся же информация противоречива. Так, на вкладке приведены две фотографии, датированные 1908 и 1911 гг. Первая из них, выполненная П. Ю. Шмидтом, изображает бездействующий завод КТПО, вторая, опубликованная в иллюстрированном альманахе «Искра», — завод Демби. Нетрудно заметить, что на обеих снимках показан один и тот же объект. Возможно, что имущество завода КТПО каким-то образом использовалось товариществом Демби — Бирича.

В соответствии с данными, приведенными в отчете Перфильева от 20 ноября 1911 г., за сезон 1911 г. завод товарищества выработал 18 000 ящ. консервов, которые были проданы «в Лондоне по выгодной цене». Всего в области в 1911 г. имелось два отечественных РКЗ: в Усть-Камчатске и на р. Палане [26, л. 2 об.—3 об.].

В 1912 г. товарищество Демби — Бирича владело уже двумя РКЗ. Об этом свидетельствует официальный «Обзор Камчатской области за 1912 год», в котором утверждается, что «в 1912 г. вся фабрично-заводская промышленность Камчатской области была представлена всего лишь тремя рыбоконсервными заводами: два из них располагались на восточном побережье Камчатки в селении Усть-Камчатск и один по западному побережью этого же полуострова в селении Палане» [27, с. 14]. Второй РКЗ размещался в районе оз. Нерпичьево.

В 1912 г. самым совершенным по оборудованию и наиболее крупным являлся завод Демби, на котором «было выработано 25 637 ящиков консервов, тогда как на всех японских заводах было приготовлено только 23 900 ящиков» [28, с. 31].

В 1913 г. на западной Камчатке русские и японские промышленники добыли 2 256 222 пуда рыбы, из которых в консервы переработали 61 779 (всего 2,74 %), а остальной улов приготовили сухим посолом для японского рынка. В Европу отсюда отправились 6 312 пудов консервов (10,2 % их общего объема) [26, с. 71, 75].

В этот сезон здесь действовало уже одиннадцать РКЗ, из них два отечественных (Эккермана и Менарда), размещавшиеся на речных рыболовных участках. Остальными заводами владели японцы. Два лучших из них, находившиеся в районе р. Озерной на морских участках № 230 и 232, арендовал С. Цуцуми. По словам смотрителя рыболовства В. В. Архангельского, они принадлежали одной из английских компаний, заключившей с Цуцуми договор, по которому он получил готовый завод и обязался поставлять фирме в течение ряда лет определенное количество консервов по фиксированным ценам.

Завод на участке № 230 назывался «Day Break Brand». Все основные процессы на нем были механизированы, станки приводились в действие паровой машиной. Управлял заводом английский инженер, специалист консервного дела, механической частью распоряжался американский техник. Первый имел десять помощников, второй — семь кочегаров и масленщиков. Этот РКЗ признавался лучшим из всех имевшихся на западной Камчатке. Завод, размещенный на соседнем участке № 232 и тоже называвшийся «Day Break Brand», уступал первому.

В сезон 1913 г. РКЗ, стоявшие на морских участках западного побережья, изготовили, в общей сложности, 41 186, а на речных — всего 4 208 ящ. Традиционным сырьем для них была нерка, но в этом году впервые появился устойчивый спрос на консервы из горбуши. На лондонском рынке они не котировались, но получили распространение в Японии и в некоторых европейских странах [29, с. 80—82].

На восточной Камчатке в 1913 г., по данным смотрителя рыболовства В. В. Арцишевского, действовало четыре РКЗ. Все они располагались в районе устья р. Камчатки. На морском участке № 245в находился завод Демби, изготовивший 26 000 ящ. Еще один русский РКЗ (товарищества Демби — Бирича), по устройству подобный предыдущему, стоял на речном участке «Нерпичий». Русские промышленники выработали на них, в общей сложности, 61 800 пудов консервов, кроме

того, Демби изготовил первых на восточном побережье консервированных крабов. Источник [21, с. 60] указывает, что всего в 1913 г. на участках «Нерпичий» и морском № 245в он произвел 53 630 ящ.

В «Сведениях об уловах в 1913 г. русско-подданных в реках и бухтах, изъятых от действия русско-японской рыболовной конвенции» приводятся данные о том, что в районе Усть-Камчатска консервы делали три отечественных промышленника: А. Г. Демби, Х. П. Бирич и Г. А. Крамаренко, на долю которых пришлось, соответственно, 8 462, 7 906 и 8 112 ящ. общей массой 36 666 пудов. Более поздние данные свидетельствуют о том, что Крамаренко на своем участке не работал, передав его товариществу Демби — Бирича.

Заводами на морских участках № 241в и 241б управлял японец Сецутаро Накаяма. Они принадлежали фирме «Ициигуми», явившейся для русских серьезным конкурентом. На торгах, прошедших во Владивостоке 13 марта 1913 г., она вытеснила Демби с этих ценных в промысловом отношении участков. Накаяма в ходе острой борьбы за участок № 241в заплатил наиболее высокую арендную плату — 8 300 руб. Наименьшая цена промысла на торгах этого года равнялась 1 020 руб. Средняя плата за участок с трехгодичной арендой составила 3 388 руб. для русских и 2 574 руб. для японцев, повысившись по сравнению с прошлым годом для первых в 1,27, а для вторых — в 1,33 раза.

В сезоне 1913 г. Демби и Накаяма стали наиболее крупными камчатскими арендаторами: первый «взял с торгов» 14 промыслов, второй — 9. Всего Накаяма внес в российскую казну свыше 10 % суммарной японской аренды за камчатские промыслы, а Демби уплатил за свои участки 62 200 руб., что превысило половину суммы, заплаченной русскими. В 1913 г. на Камчатке было сдано 115 участков [21, с. 11—15].

Предприятия компании «Ициигуми» не имели паровых двигателей и отличались невысокой производительностью, выпустив немногим более 15 000 ящ. Все четыре восточно-камчатских РКЗ выпустили 98 466 пудов продукции, отправленной в Европу [30, с. 86—88].

Таким образом, в столь любимом отечественной статистикой 1913 г., Камчатка дала в общей сложности 160 245 пудов консервов. Это в пересчете на однофунтовые банки составило около 123 468 ящ. Рыбokonсервное дело стало той отраслью, в которой русские промышленники на равных, а зачастую — и с заметным преимуществом могли конкурировать с японцами. Последние вскоре это вполне оценили. 4 марта 1913 г. газета «Майници» сообщала: «В настоящее время русские рыбопромышленники понемногу просыпаются и прилагают

усилия к улучшению постановки рыбного дела. Результатом этого, очевидно, будет вытеснение наших рыбопромышленников...» [21, с. 8].

Техническое оснащение отечественных РКЗ начала 1910-х гг. может быть охарактеризовано на примере предприятия Г. А. Менарда, построенного в 1912 г. и располагавшегося на западной Камчатке возле р. Колпаковой. «Завод размером 212 на 45 футов (1 фут равен 0,305 м. — С. Г.) имеет деревянную основу, с боков обшит гладким оцинкованным железом; пол во всем здании сделан из бетона. С двух сторон к заводу сделаны пристройки: 1) машинное отделение 45 на 20 футов и 2) лакировальня 20 на 20 футов. В машинном отделении помещен паровой котел и паровая машина в 13 сил, которые и приводят в действие все машины завода.

При производстве жестянок ручной труд сведен до минимума: изготовление всех частей жестянок и соединение их производится с помощью машин. Вручную только паяют боковой шов банки, причем продуктивность этой работы значительно увеличивается тем, что паяльники все время находятся в раскаленном состоянии благодаря помещенному внутрь их небольшому пламени паров бензина, которые по трубам проведены из особого аппарата, помещенного вне здания завода. Остов здания изготовлен в Японии, паровой котел, паровая машина и машина для производства консервов привезены из Германии (г. Любек, фирма “Эверс и Мизнер”), нож для резки рыбы — из Америки (шт. Вашингтон, г. Сиетль), жесь для банок — из Англии. По словам владельца, полное оборудование завода обошлось в 42 000 руб.».

Завод Менарда в 1913 г. произвел 3 208 ящ. консервов, в том числе — 204 из крабов. Кроме него в 1913 г. на западной Камчатке действовал РКЗ Эккермана, выпустивший всего 1 000 ящ. [28, с. 29].

Основным видом продукции камчатских РКЗ в начале 1910-х гг. являлись консервы из нерки, которые ценились вдвое дороже, чем из кеты и горбуши. Их основное количество сбывалось в Европу, меньшее — в США и Японию. В 1911 г. камчатские консервы появились даже в Австралии [31, с. 348].

В 1912—1913 гг. крупнейшими русскими промышленниками на Камчатке являлись А. Г. Демби и Г. А. Менард. Первый в 1912 г. ввез в Японию 7 107 ящ., а в следующем году он доставил сюда около половины всей русской рыбопродукции, заготовленной на полуострове. Г. А. Менард реализовывал свой товар при участии Демби. В 1912 г. он привез в Хакодате 6 279 ящ., в 1913 г. — 2 800 [21, с. 60]. Остальные консервы отправились в Европу прямо с промыслов.

Осенью 1912 г. на лондонском рынке консервы из нерки оценивались в 17—18, из кижуча — в 15—16, а из кеты — всего в 6—7 руб. за ящик. Себестоимость же продукции с доставкой в Лондон составляла 8—8,6 руб. В 1913 г. на рынок впервые поступили консервы сорта «King Salmon» (чавыча) [21, с. 4].

В 1914 г. цены на лососевые консервы на лондонском рынке, по сообщению вице-консула в Хакодате Е. Лебедева, значительно понизились по сравнению с 1913 г. Причиной этого стал громадный объем продукции, произведенной в США — 8 063 444 ящ. Наиболее популярный сорт «Red» (нерка) вместо 33—35 шиллингов продавался по 24—27. Сорт «Silver» (кижуч) — вместо 26—28 шиллингов шел по 20—24.

Производство консервов из горбуши в начале 1910-х гг. являлось убыточным, но рассматривалось как перспективное, в особенности для отечественного рынка. С учетом этого считалось, что их выпуск в дальнейшем мог получить широкое распространение, особенно на западном берегу Камчатки [28, с. 30—31].

Это предположение подтвердилось уже к 1920 г., когда выпуск «горбушечных» консервов принял массовый характер. Помимо лосося, значительным спросом в США и в Англии пользовались крабы. В США их ящик стоил 45—60 руб. [32, с. 156].

В начале 1920-х гг. стоимость пуда консервов из нерки в Англии и США составляла 22—25 руб. (29—33 руб. за ящик), в то время как пуда нерки, приготовленной японским посолом, — 3,4—3,8 руб. [33, с. 144]. Эти цифры свидетельствовали о высокой доходности рыбоконсервного производства.

Англия являлась основным рынком сбыта камчатских консервов, в Россию попадала лишь малая их часть. Доставляли их на рынки сбыта морем. Фрахтовые ставки на перевозку консервов на судах ДФ в 1919 г. составляли 3,75 руб. за пуд [34, № 234].

В 1914 г. наиболее крупное отечественное рыбоконсервное производство на Камчатке, по данным Б. Горовского, по-прежнему было сосредоточено на восточном побережье полуострова, в Усть-Камчатске. Здесь действовали предприятия Демби и Бирича. На промыслах последнего трудились около двухсот русских и японцев. Улов лососевых различных пород за сезон в р. Камчатке в этот период составлял около миллиона штук [35, с. 75].

Выработка консервов на заводах Демби в течение 1913—1915 гг., ящ., показана в табл. 6.2 (составлена по данным [36, № 50, 51]).

Таблица 6.2

Год	Кета	Кижуч	Нерка	Горбуша	Всего
1913	33 000 (54,1 %)	10 000 (16,4 %)	18 000 (29,5 %)	—	61 000 (100 %)
1914	41 203 (57,6 %)	11 253 (15,7 %)	19 103 (26,7 %)	—	71 559 (100 %)
1915	36 763 (35,4 %)	26 176 (25,2 %)	39 426 (38 %)	1 441 (1,4%)	103 806 (100 %)
Всего:	110 966	47 429	76 529	1 441	236 365

Еще одной крупной отечественной рыбопромысловой компанией, работавшей на Камчатке в начале 1910-х гг., являлось «Товарищество на вере “Тихоокеанские морские промыслы С. Грушецкий и К^о”». Его главная контора размещалась в Санкт-Петербурге. В 1914 г. председателем правления фирмы состоял граф Э. Ф. Берг, ее директором был Е. Э. Фон-Этлингер [25, л. 115]. Основные промыслы фирмы размещались на западе полуострова в районах рек Большая и Озерная.

В 1911 г. Товарищество трижды (30 сентября, 12 октября и 5 декабря) обращалось в ГУЗиЗ с ходатайством о сдаче ему в долгосрочную аренду рыболовного участка на р. Большой. 28 января 1912 г. его просьбы были удовлетворены. С 1 января этого года Товариществу в двенадцатилетнюю аренду без торгов передавался участок на условиях, определенных законом от 21 июня 1910 г.

Приамурскому УГИ предписывалось выдать «разрешительное свидетельство на право промысла в названной реке на сезон текущего года в том месте реки, которое будет указано Товариществом». Право заключения долгосрочного контракта по завершении сезона 1912 г. передавалось камчатскому губернатору. Если бы за отведенное время Товарищество не выбрало определенный участок, то разрешение продлевалось на 1913 г, после чего заключение контракта становилось обязательным [25, л. 91].

По окончании сезона 1912 г. Товарищество ходатайствовало перед ГУЗиЗ о выделении ему на той же реке второго участка, указывая, что имеющийся дает улов, «далеко не отвечающее промысловым средствам и затратам Товарищества, хотя сама по себе р. Большая весьма богата рыбой».

Несмотря на то что в 1912 г. на западной Камчатке наблюдался сильный недолов, ГУЗиЗ считал, что «предоставление второго участка в р. Большой являлось бы желательным, дабы обеспечить возможность дальнейшего развития промысловой деятельности этого крупнейшего в Охотско-Камчатских водах русского предприятия». Приамурское

УГИ высказывалось против этого, полагая, что его открытие может подорвать рыбные запасы реки. ГУЗиЗ признавал, что «наилучшим способом примирения интересов рыбопромышленности и рыбоохранения явилось бы устройство рыбоводных заводов, возмещающих, хотя бы отчасти, тот ущерб, который наносится рыбным запасам вследствие производства крупного лова».

Обычный улов Товарищества в р. Большой составлял около 300 тыс. лососей. С учетом этого, и имея в виду, что по опытным данным, из выпущенных в реку искусственно выведенных мальков обратно возвращалось не более 10 %, ГУЗиЗ полагал необходимым вместе с открытием нового участка устроить рыбообразовательный завод, рассчитанный на ежегодный выпуск трех миллионов рыбной молоди.

3 марта 1913 г. Товариществу сроком на одиннадцать лет, считая с 1 января 1913 г., предоставлялся второй участок с обязательством уплачивать ежегодно по 1 коп. за каждую квадратную сажень территории и по 5 коп. с каждого пуда приготовленных продуктов. 5 апреля 1913 г. ГУЗиЗ в лице заместителя директора Департамента земледелия В. Бражникова просил камчатского губернатора Мономахова заключить с Грушецким договор «по образцу контрактов по аренде речных рыболовных участков в Камчатской области» [25, л. 129—130 об.].

Контракт был подписан в канцелярии губернатора в июне 1913 г. Он предусматривал обязательную организацию рыбообразовательного завода. Первый выпуск мальков с него планировался на 1914 г. Впрочем, вскоре выяснилось, что этот пункт соглашения выполнить не удастся. 28 мая 1913 г. С. Грушецкий обратился в ГУЗиЗ с уведомлением о том, что он не в состоянии обеспечить работу завода. «К крайнему нашему сожалению, мы никак не могли в этом году найти в России подходящего рыбоведа, который согласился бы поселиться в Камчатке, что и лишает нас возможности произвести необходимые изыскания на месте и устроить в текущем сезоне рыбоводный завод, а следовательно, — и выполнить обязательство о выпуске в 1914 году первой партии мальков».

Ввиду отсутствия отечественных специалистов, Грушецкий просил разрешения пригласить рыбоведа из Японии, где давно практиковалось искусственное разведение лососей. Товарищество обязывалось принять меры к тому, чтобы под его руководством русско-подданные служащие практически изучили бы основы рыбоводства, чтобы в будущем не зависеть от иностранных инструкторов. «Хотя с нашей стороны будет приложено всяческое старание к тому, чтобы первый выпуск

мальков состоялся бы уже в 1915 году, но за неимением пока рыбовода, а также ввиду необследованности местных условий и необходимости опытов возможны непредвиденные задержки, и мы почтительнейше просим разрешить нам отсрочку выпуска первой партии мальков не дальше как до 1916 года» [25, л. 134—134 об.].

2 мая 1914 г. доверенный фирмы А. П. Смирнов сообщал Мономахову о том, что постройка завода уже началась. Смирнов также ходатайствовал о заключении контракта еще на один участок на левом берегу р. Большой «выше третьей версты от устья мерою по берегу реки сто двадцать саженой и вглубь не более шестидесяти саженой» [25, л. 112].

Расширение Товариществом масштабов промысла на р. Озерной ввиду предстоящего устройства здесь РКЗ привело к конфликту с местными жителями. Они появились здесь в 1907 г. как временные рабочие на промысле И. А. Потужного. Первоначально рыбаки проживали в бараках, возведенных японцами на арендованном участке в этом же сезоне. Вначале новое поселение не имело названия, но с 1910 г. оно стало именоваться Унтербергеровкой (в честь приамурского генерал-губернатора П. Ф. Унтербергера).

В 1910 г. колония насчитывала 24 чел. В этот сезон рыбаки, сдавшие фирме 120 000 свежих рыбин и часть уже засоленного улова, «имели хороший заработок». На промысле фирмы работали привезенные из Владивостока 162 русских рабочих. Они получали 25 руб. в месяц, премию от улова и питались за счет хозяина [23, с. 245].

В 1912 г. смотритель рыболовства Пушкин отвел Грушецкому прямоугольный участок, частично накрывший территорию, которой уже несколько лет пользовались осевшие здесь рыбаки. Спорная земля находилась на правом берегу р. Озерной и имела форму треугольника площадью 310 кв. саженой. На ней стоял недостроенный деревянный склад, сооружение которого промысловый надзор приостановил из-за спора, возникшего между рыбаками и промышленником. Это место, возвышенное, сухое и примыкающее к удобному для притонивания невода речному берегу у него оспаривали поселенцы. Далее берег понижался и в половодье заливался водой.

8 июня 1913 г. жители Унтербергеровки в присутствии помощника начальника Петропавловского уезда И. Е. Анкудинова и промыслового пристава Л. Л. Шикера обсуждали на сходе вопрос «о спорном участке земли общества с товариществом “С. Грушецкий и К^о” — может ли общество уступить этот участок земли, дабы дружелюбно сойтись обеими сторонами».

Сход решил, что если областная администрация отберет у него этот клочок земли, то «рыбакам нельзя будет заняться засолкой и приготовлением рыбы своим трудом, и [придется] волей-неволей соглашаться сдавать таковую Компании... по той цене, по которой она захочет, и на тех условиях, на каких ей пожелается, — хорошо зная, что обществу приготовить рыбу впрок самим уже места не окажется». Тем не менее, рыбаки соглашались уступить фирме участок с тем, чтобы она «построила бы нам сруб с дерева на нейтральном берегу и подняла бы его на должную высоту, чтобы на этом срубе нам было можно приготовить рыбу впрок». Сруб должен был иметь длину 50 и ширину 10 саженой. Для того чтобы его не унесло водой при наводнении, пол следовало выполнить в виде клеток, засыпанных галькой. Недостроенный склад, по мнению рыбаков, также нуждался в переносе.

Отсутствие на сходе представителя Грушецкого вызвало сожаление поселян, полагавших, что «если бы таковой присутствовал, то обществу могло бы сойтись и на других бы условиях, дабы все сделать как лучше, то есть не обижая себя и не делая вреда другим».

В этот же день Анкудинов и Шикер осмотрели спорную территорию, признав необходимым полностью передать ее фирме, теснимой «с юга, юго-запада рекою и морем, и с юго-востока — крестьянами, тогда как в распоряжении последних все правое и левое побережье реки, и устроить в том или другом засолку и склад можно при самой незначительной затрате труда и денег». В связи с этим представители администрации полагали, что выселение отсюда поселян будет «весьма желательно для прекращения враждебности сторон» [25, л. 28—30 об.].

Первый РКЗ Грушецкого заработал на р. Озерной в 1914 г. Его здание длиной 40, шириной 18 и высотой от 4 до 6,4 м было обшито гофрированным оцинкованным железом. К нему примыкали три склада. На правом берегу реки располагался тесовый засольный сарай и кладовка. В засольном сарае в 1915 г. установили машину для чистки рыбы, приводимую в действие мотором мощностью 12 л. с.

В 1915 г. в связи с началом Первой мировой войны (1914—1918 гг.) цены на все промысловые товары и рабочие руки заметно выросли. Это сдерживало оборудование речных рыболовных участков, на которых работали русские промышленники. В этот сезон только компания Грушецкого планомерно продолжала развивать свое хозяйство на западной Камчатке в районе р. Озерной. К концу 1915 г. здесь появились жилой дом, больница с аптекой, склад продуктов и промыслового снаряжения, кухня для рабочих с тремя котлами и русской печью

для выпечки хлеба, баня. Два барака для рабочих без пола и потолка размером 6 на 6 саженой имели по четыре окна и по две печи [37, л. 17]. В этом же году Грушецкий начал осваивать новый участок на р. Большой, где вскоре появился еще один его РКЗ.

В 1915 г. в районе с. Колпаково по-прежнему действовал консервный завод Г. А. Менарда. Рыбой его снабжали камчадалы, сдавшие 97 297 шт. горбуши и 619 шт. кеты на общую сумму 1 002 руб. 85 коп., считая горбушу по 1 коп. за «хвост» и кету по 5. Несколько женщин и детей из селения работали на предприятии, «получая поденную плату и зарекомендовали себя вполне с хорошей стороны».

Всего морские и речные участки западно-камчатского района в 1915 г. приготовили 3 591 636 пудов рыбопродуктов, из которых 171 303 (4,77 %) составили консервы для лондонского рынка и русско-го интендантства [37, л. 19—19 об.].

В восточно-камчатском районе в 1915 г. действовали два русских РКЗ, принадлежавших товариществу Демби — Бирича. Рыбу они получали с двух речных участков (Нерпичьего и Верхне-Камчатского). Кроме них, товарищество эксплуатировало речной участок, формально принадлежавший Г. А. Крамаренко. Ловом рыбы оно также занималось на четырех морских промыслах (№ 245, 245б, 245в и 245г).

По данным смотрителя рыболовства Н. А. Полевого, «два завода: на участке Нерпичий и на морском № 245в оборудованы солидными жилими казармами, пакугазами и ледниками, богато снабжены различным инвентарем. Кроме того, участок № 245б имеет хорошо оборудованную больницу на двадцать коек с двумя при ней врачами — русским и японским».

Управление промыслами размещалось на Нерпичьем участке. Для разгрузки пароходов и доставки рыбы использовались четыре паровых и два моторных катера. На заводах и рыбалках было занято 1 536 чел. различных национальностей. Товарищество приготовило следующее количество консервов (в пудах): в 1914 г. — 107 206 рыбных и 1 020 крабовых, в 1915 г. — 133 561 рыбных [37, л. 29—30, 35 об.].

В западно-камчатском и Ичинском промысловых районах в 1916 г. морские участки, по сведениям старшего смотрителя рыболовства М. Н. Павленко, выловили 3 163 125 пудов рыбы. «В консервы переработано 234 305 пудов красной и горбуши (то есть 7,4 % улова. — С. Г.). На тринадцати речных участках было приготовлено консервов общим весом 155 264 пуда брутто». По замечанию Павленко, «настоящий год превзошел все остальные по количеству рыбы за четыре года и выпущенных продуктов» [38, л. 489—490 об.].

Во время войны наблюдалось значительное увеличение спроса на лососевые консервы, сопровождавшееся существенным повышением цен на них. Это способствовало бурному подъему русской рыбоконсервной промышленности. Дополнительно открылись заводы не только на речных, но и на морских участках. Их число к 1920 г. достигает шести. Выпуск отечественных консервов достиг пика в 1916—1917 гг., когда он составил, соответственно, 247 329 и 239 232 ящ. Затем начался спад, длившийся до середины 1920-х гг.

Японское производство, напротив, из года в год устойчиво расширялось. Изменение количества производимых на Камчатке консервов в 1910—1921 гг. иллюстрирует табл. 6.3 [39, с. 65].

Таблица 6.3

Год	Общее кол-во, тыс. ящ.	Русские		Японцы	
		тыс. ящ.	% соотно- шение	тыс. ящ.	% соотно- шение
1910	10,0	9,3	93	0,7	7
1917	510,0	239,0	47	271,0	53
1919	743,9	82,2	11	661,7	89
1921 ¹	710,9	7,535	1	703,4	99

¹По архивным данным, на западной Камчатке русские произвели 32 350 пудов консервов. Продукция фирмы Демби включена в японскую долю.

Возрождение отечественной промышленности, связанное с деятельностью возникших в этот период первых государственных организаций и активизации частного капитала, началось в 1926 г. Количество рыбных и крабовых консервов, произведенных на советском Дальнем Востоке в 1925—1927 гг., ящ., приведено в табл. 6.4 [40, с. 177].

Таблица 6.4

Год	Россия (СССР)		Япония	
	рыбные	крабовые	рыбные	крабовые
1925 ¹	1 245	10 264	573 339	41 048
1926	28 775	10 062	859 952	58 959
1927	112 447	12 231	708 400	122 682

¹ На Камчатке выпущено 545 ящ. рыбы и 6 596 ящ. крабов.

Расширяющаяся отечественная рыбная промышленность требовала квалифицированные кадры. О необходимости их подготовки местные власти стали задумываться еще до появления на полуострове первых РКЗ. Советник Приморского областного правления Ф. Ф. Сомов, проводивший в 1907 г. ревизию Петропавловского уезда, докладывал губернатору Приморской области свои соображения по поводу начала обучения специалистов в рыбохозяйственной области.

По его мнению, в Петропавловске для «ознакомления населения с усовершенствованными способами приготовления рыбы» следовало организовать учительскую семинарию. В ней «должен быть обязательный для всех учащихся отдел по рыбоводству, заведовать которым должен специалист... Окончившие курс такой семинарии явятся действительно полезными учителями и, независимо от ознакомления со способами лова, приготовления и размножения рыбы подрастающего поколения, явятся руководителями этого дела и для взрослых».

В качестве примера такого учебного заведения называлась ремесленная школа, действовавшая в Тобольске, «ученики которой изготавливают консервы, и консервы эти расходятся по всей Сибири». Заведующий городским училищем в Петропавловске Л. Л. Роберт поддерживал эту идею, заявляя о том, что для «получения кадра учителей достаточно открытия двух специальных классов при городском училище; в них же может преподаваться и рыбоводство» [41, л. 17—17 об.].

Первым шагом в этом направлении стало предложение Х. П. Бирича, последовавшее 20 июля 1911 г., учащимся Петропавловского городского двухклассного училища пройти практику на его заводе [42, л. 234—239]. При этом работавшее при училище ремесленное отделение, судя по всему, вопросами рыбообработки не занималось.

В 1913 г. губернатор Мономахов полагал, что серьезным подспорьем РКЗ стало бы открытие рыболовных училищ. Они «создали бы кадры специалистов для промышленных предприятий, а местное население, получающее в данное время от лова рыбы незначительный доход, научилось бы консервировать ее усовершенствованным способом, и тем самым значительно увеличило бы свой заработок» [43, с. 30].

Попытка создания специализированного учебного заведения рыбопромышленного профиля была предпринята в начале 1918 г. 10 января областной комитет рассматривал ходатайство члена комитета Сивцева о создании в Охотске «ремесленного класса, рыбоконсервного и икрообработывающего отделения». Летом 1918 г. в Охотске намечалось открытие высшего начального училища (ВНУ). В этом случае при действовавшей там двухклассной школе предполагалось организовать ремесленное отделение «в небольших размерах, прося охотское городское самоуправление придти на помощь училищу закупкой леса, необходимого для ремесленного отделения».

Обучение на этом отделении предполагалось совместить с практикой. «Что же касается обучению рыбоконсервному и икрообработывающему делу, то обязать ближайших к Охотску рыбопромышленников

разрешать учащимся Охотского училища присутствовать при обработке икры и изготовлении консерв[ов]. Предложить заведующему училищем посещать вместе с учащимися эти заводы и наблюдать, чтобы дети, посещая завод, неспроста проводили время» [44, л. 7].

ВНУ в Охотске было открыто 1 июля 1918 г. 1 октября 1918 г. его переименовали в «Тигильское ВНУ» и 24 октября 1918 г. по приказу областного комиссара «за неимением свободного под училище помещения» перевели в с. Тигиль [45, л. 40]. Сведений о работе ремесленного отделения в Охотске не выявлено.

В целом для подготовки местных специалистов по переработке рыбы сделано было мало: управленческий и, особенно, — технический персонал отечественных РКЗ, как правило, состоял из иностранцев.

6.3. ЯПОНСКИЕ ПРОМЫШЛЕННИКИ В КАМЧАТСКИХ ВОДАХ

Одновременно с русскими рыбоконсервное дело на Камчатке стали осваивать японцы. Первым японским рыбоконсервным фабрикантом на Камчатке стал С. Цуцуми. Его предприятие в Усть-Камчатке за первый сезон 1910 г. выпустило всего 700 ящ. Проведенные Цуцуми опыты консервирования получили поддержку японского правительства, направившего на его промысел инструктора рыболовной школы с двенадцатью учениками. Становилось ясно, что «японцы, как по части заготовления икры, так и консервов, могут явиться нам серьезными конкурентами» [23, с. 304—306].

Через год на западной Камчатке на морском рыбопромысловом участке заработало еще одно подобное японское предприятие. Оно произвело 670 ящ. консервов из нерки и кеты, которые были проданы в Иокогаме по цене, соответственно, 10 руб. 75 коп. и 6 руб. за ящик.

Японские заводы вначале значительно уступали русским, как своими размерами, так и оборудованием. В 1913 г. японцы имели на Камчатке одиннадцать РКЗ. Все они располагали машинами с ручным приводом, выпущенными токийской мастерской Х. Ионегоро. Четыре завода размещались в обыкновенных сараях из рогож и теса, остальные были построены более основательно. Самым солидным из них являлся уже упоминавшийся завод С. Цуцуми: его деревянное здание размером 15 на 7 сажень имело покрытие из оцинкованного железа и деревянный пол. Стоимость сооружения составляла 7 000 руб., а все оборудование оценивалось в 14 000 руб.

Значительная часть японцев занималась изготовлением банок: при ручных машинах приходилось не только паять их боковой шов, но и припаивать крышку и дно. Паяльники нагревались в небольших горнах с древесным углем, стоявшими перед каждым рабочим, и только на заводе Цуцуми они грелись горелками, в которые по трубам подавался горячий газ. Его же использовали и для освещения завода [28, с. 31].

Численность японских предприятий на Камчатке в 1913 г. и объем выпущенной ими продукции характеризует табл. 6.5. Как видно, всего на западной Камчатке в 1913 г. действовало девять японских РКЗ, произведших 64 700 ящ. На восточной Камчатке в районе Усть-Камчатска работало два завода, выпустивших 15 191 ящ. [21, с. 54].

Таблица 6.5

Участок	Владелец	Год пуска	Продукция 1913 г., ящ.
1. № 230 Озерной 4	Цуцуми	—	28 500
2. № 232 Озерной 6	Цуцуми	—	на обоих
3. № 229 Озерной 3	Сакамото	1912	2 200
4. № 234а Озерной 9	Такахаси	1912	660
5. № 216е Опалинский 8	Хакама	1913	2 500
6. № 216и Опалинский 11	Моримото	1912	3 700
7. № 216 Опалинский 12	Тацикава	1913	900
8. № 225 Явинский 5	«Юшюцу Сиокухинь»	1912	26 240
9. № 226а Явинский 7	«Юшюцу Сиокухинь»	1912	на обоих
10. № 241б Камчатский 6	«Ициигуми»	1913	15 191
11. № 241в Камчатский 7	«Ициигуми»	1913	на обоих
Всего: 11			79 891

В 1913 г. в Японию было ввезено консервов в количестве 2,64 % от общего объема продукции конвенционных районов (в 1912 г. — 3,6 %). Из них на долю русских промышленников пришлось 15 985 пудов, японских — 96 107. По сравнению с 1912 г. (71 325 пудов против 39 127), доля японской продукции выросла в 2,46 раза. Это свидетельствовало об активном развитии консервного дела на японских морских участках. Сокращение ввоза отечественной продукции было вызвано ее непосредственной отправкой с промыслов в Англию [21, с. 54].

Вскоре, благодаря поддержке государства, японское консервное производство на Камчатке резко активизировалось и претерпело количественные и качественные изменения. Если в 1917 г. его объем составил 271 769, то в 1921 г. он достиг уже 703 391 ящ. [22, с. 233].

Впрочем, приводимые цифровые данные следует рассматривать как ориентировочные. Вот что в сентябре 1921 г. писала петропавловская газета: «Статистика рыболовная ревниво хранилась в недрах Управления государственных имуществ, а затем в Управлении рыбными промыслами, и не была известна областной власти ни во времена губернаторов, ни во времена советов и комитетов. Как это ни странно, но в огромной стране, поставляющей на мировые рынки миллионы ящиков консервированной лососины и снабжающей громадное население соседнего государства (Японии. — С. Г.) главным белковым продуктом его питания, до сей поры нет даже приблизительно точных цифр о количестве увозимого ежегодно главного богатства ея» [46, № 44].

К началу 1920-х гг. иностранный, в основном, японский капитал, полностью подчинил частных русских рыбопромышленников. В работе [19, с. 12] приведена вот такая их «классификация»:

— состоявшие на службе иностранных фирм и являвшиеся, по сути, управляющими промыслами (например, А. П. Надецкий и Ничиро);

— получавшие ссуды от какой-либо компании, распорядившейся их продукцией (М. М. Люри по отношению к Накаяма);

— работавшие с участием иностранного капитала а последующим поглощением русского (С. Грушецкий и фирма «Фрезер и К°»).

В 1924 г. губернское профбюро так оценивало местную промышленность: «Всего предприятий по Камчатской губернии насчитывается до 312, из них: рыбоконсервных заводов — 10, рыбалок, производящих простой засол рыбы — 270, золотодобывающих приисков — 2, торговых заведений — до 30, с общим числом занятых рабочих в летнее навигационное время до 25 000 человек приблизительно, из них русские составляют 15 % к общему числу работающих по губернии. В отношении же каждой промышленности по отдельности выражается в следующем: на рыбоконсервных заводах — 0 % русские и 100 % японцы. На рыбалках — 12 % русских и 88 % японцев, на золотых приисках — 70 % русских, 30 % китайцы и корейцы» [47, л. 262].

Одним из возможных источников развития местного производства могла стать разработка в долине р. Камчатки леса. Древесину, необходимую для промыслов, японцы привозили с собой. Только три их устькамчатских РКЗ потребляли за сезон до тысячи трехсаженных бревен, ушедших на изготовление консервных ящиков и ремонт сооружений. На отопление также расходовалась масса дров. Замена привозного леса местным обещала дополнительный выход камчатской продукции на внешний рынок и пополнение государственной казны.

С этой целью признавалось нужным «добиться запрета на ввоз древесины на Камчатку японскими фирмами из Японии и тем самым сбыт камчатского леса сделать реальным». 19 сентября 1924 г. в Хабаровске состоялось совещание по делам Камчатской губернии, постановившее «привлечь Дальрыбу и ОКАРО к переговорам с японскими фирмами о снабжении рыбоконсервных заводов камчатскими лесными материалами» [48, л. 214].

По данным 1926 г., в пределах Камчатского округа рыбной продукции добывалось на сумму 33 852 000 руб., в том числе японцами — на 28 464 000 руб. (то есть 84,1 % всего объема) [49, с. 53]. В последующие годы, несмотря на появление на Камчатке сети крупных советских государственных и частных предприятий, численность японских заводов продолжала оставаться заметно более высокой. Так, в сезон 1928 г. только в Ичинском рыбопромысловом районе из десяти действовавших заводов японцам принадлежали девять:

— РКЗ на морском рыбопромысловом участке № 119 в 3,2 км к северу от устья р. Паланы, арендатор Моорита Шохей;

— крабоконсервные заводы (ККЗ) фирмы Ничиро на краболовных участках № 29б, 29г, 29, 30, расположенных к югу от р. Сопочной;

— ККЗ фирмы Ничиро на краболовном участке № 23в к югу от устья р. Колпаковой;

— РКЗ на морском рыболовном участке № 160 в 11 км к югу от устья р. Крутогоровой, арендатор Хаясикане Сиоген;

— РКЗ фирмы Ничиро на морских рыболовных участках № 162 и 167 в районе устья р. Колпаковой.

Всего японцы выловили в районе 4 052 885 шт. крабов и выпустили из них 66 752,5 ящ. Лососевых консервов различных сортов они произвели 108 068 ящ. общим весом 27 119,6 ц. Кроме этого, на рынок отправились 567,2 т тука и 3,3 т жира. Общая стоимость этой продукции составила 1 204 645 руб.

Отечественные предприятия в районе в 1928 г. представлял завод торгового дома «Бр. Люри», расположенный на морском рыболовном участке № 121 в 4 км к югу от устья р. Паланы. Он выпустил всего 13 821 ящ. нерки стоимостью 51 338 руб. Японские заводы обслуживали 4 935 чел., из них на рыбалках трудились 3 241 чел., все японцы. На отечественных участках рыбачили 450 чел., из них 185 японцев, завод обслуживали 114 человек, из них 112 — японцы [50, л. 82—95].

В это время в пятнадцати селениях Ичинского района, имевших 471 двор, проживали 2 687 чел., из них 787 ловцов. Они владели

326 неводами и сетями, а также 308 лодками и батами общей стоимостью 27 355 руб. [50, л. 114].

К 1930 г. сеть камчатских РКЗ и ККЗ насчитывала 45 предприятий, из них 15 советских и 30 японских. За сезон они, в сумме, изготовили 1 114 974 ящ. лосося и 202 695 ящ. крабов [51, л. 36].

До 1922 г. японские заводы принадлежали разным предпринимателям. Осенью 1922 г. они объединились и образовали синдикат (кумиай) — «Союз рыбопромышленников в русских водах», — в который вошли русско-японское рыбопромышленное общество «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша» и Северо-океанское рыбопромышленное общество «Хокце Гио-Гио Кабусики Кайша», где находилась и фирма Демби. Синдикат объединил всю рыбоконсервную промышленность Дальнего Востока, за исключением двух небольших японских фирм «Кадама» и «Суда» и двух русских заводов С. Грушецкого.

Всего за 1922 г. синдикат произвел 718 140 ящ. консервов (по оценке Камчатского губревкома эта цифра была выше и составляла 900 000 ящ.). При этом заводы Грушецкого выпустили лишь 29 105 ящ. (4,05 %). В связи с этим Дальневосточное экономическое совещание (ДальЭкосо) констатировало полный упадок отечественного производства. Оно заключило: «Имея ввиду, что общее производство консервов в Охотско-Камчатском крае составляет лишь около 10 % всего мирового производства этого вида продуктов, при естественных запасах лососевых у наших берегов, таких же богатых рыбою, как и берега Америки и Канады, надлежит признать, что русская консервная промышленность занимает ничтожное место в мировом производстве продуктов лососевого промысла» [52, с. 134—135; 53, с. 50].

Крупнейшая японская рыбопромысловая компания Ничиро образовалась в 1914 г. В 1921 г. она поглотила существовавшие до этого Акционерное общество по экспорту пищевых продуктов и Камчатское акционерное общество. По замечанию японской печати, «уладилась наследственно существующая между японскими рыбопромышленниками вражда и рознь. В интересах работы рыбопромышленники объединились и за эти два года собрали самую большую жатву».

Основной капитал Ничиро составлял 25 млн иен. В ноябре 1921 г. оно учредило акционерное общество «Хоккай Сейкан Соокоо Кабусики Кайша» по производству консервных банок с капиталом в 1 млн иен. В 1924 г. Ничиро скупило все акции рыбопромышленного общества «Хокуо Гио-Гио Кабусики Кайша», которое продолжало работать в его составе под названием «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша».

Ничиро работало исключительно на Камчатке, где в 1925 г. ему принадлежали 99 морских рыбопромысловых участков, 20 рыбо- и крабokonсервных заводов. Основными рынками сбыта ничиловских консервов являлись Англия и США. В 1924 г. общество экспортировало в Англию 546 700 ящ. Это составило 38 % к общему японскому экспорту в эту страну, составившему 1 437 000 ящ. Стоимость консервов достигала 54—55 шиллингов за ящик. В этом году в советских водах японцы изготовили 42 000 ящ. крабовых консервов на береговых заводах и более 35 000 — на семи плавучих базах.

Количество рыбных консервов, приготавливаемых японцами в дальневосточных водах, составляло: в 1923 г. — 703 669 ящ. (84 % — из нерки, 9 % — из кеты, 3 % — из кижуча, 4 % — из горбуши), в 1924 г. — 799 120 (68 % — из нерки, 24 % — из кеты, 5 % — из кижуча, 3 % — из горбуши). На долю Ничиро из этого числа приходилось: в 1924 г. — 36 869 ящ. крабовых и 498 687 ящ. рыбных консервов, а в 1925 г. — 62 278 и 583 602 соответственно [33, с. 145]. На его предприятиях в 1925 г., в общей сложности, трудились 800 служащих и до 10 000 рабочих, добывших рыбы на сумму 20 млн иен.

Появлению этого монстра, разрабатывавшего богатства камчатского шельфа, способствовала слабость российской государственной власти, не способной противостоять японской экспансии. За время пребывания на Камчатке японцы «настолько привыкли к дешевым условиям эксплуатации, что каждое начинаемое нами в настоящее время мероприятие к ограждению наших же интересов вызывает их недовольство», — писала газета «Полярная звезда» в 1926 г. [54, № 68].

23 января 1928 г. в Москве между СССР и Японией была подписана рыболовная конвенция [55, с. 8]. В рамках ее реализации 3 ноября 1928 г. ВСНХ, Наркомзем РСФСР и фирма Ничиро заключили концессионный договор на срок до 1 декабря 1938 г. Он предоставлял фирме право производства и сбыта консервов из лосося, крабов и других морепродуктов, тука и жира из рыб различных пород (кроме лососей и сельдей) и отходов от обработки морепродуктов, а также икры и предметов для упаковки продукции [51, л. 40].

Конвенция установила особую плату за деятельность японских РКЗ в советских водах, исчислявшуюся в золотой валюте СССР. Ее размеры составляли, коп. за ящ.: нерки — 20, кеты, кижуча и чавычи — 16, горбуши — 9, крабов — 40. Они могли меняться при существенном колебании рыночной цены товара [55, с. 22].

6.4. ФИРМА «ДЕМБИ И К^о» В 1917—1923 гг.

11 апреля 1917 г. новая власть, пришедшая на смену губернаторской администрации в лице областного комитета, вместе с представителями населения Петропавловского уезда изучала «положение рыбалок Демби и Бирича». Срок контракта, заключенного ими с правительством в 1910 г., истекал в 1923 г. Предприниматели, обратившись в свое время к губернатору, получили согласие на его продление. Теперь же жители селений долины р. Камчатки высказывались о нежелательности нахождения здесь их промыслов, дальнейшее существование которых считалось «подрывающим благосостояние местного населения». Его недовольство вызывалось оскудением рыбных запасов.

В результате обсуждения комитет постановил ввести некоторые ограничения на деятельность фирмы: отодвинуть ее морские участки от устья реки на расстояние не ближе четырех верст, разрешив ловить в реке только одним неводом. Сдавать участки теперь следовало лишь с согласия населения. Кроме этого, было решено «поставить в известность Управление государственных имуществ, что в интересах местного населения для устранения эксплуатационных злоупотреблений рыбопромышленников обязать последних [производить] скуп излишка рыбных продуктов без всякого ограничения количества. Желательная минимальная цена горбуши 2 коп., кеты — 10 коп. В случае избытка рыбы, сдаваемой населением, рыбопромышленник обязан прекратить лов рыбы своим неводом».

Деятельность старых промысловых приставов, зачастую потворствовавших промышленникам, признавалась вредной и идущей «вразрез с интересами коренного населения». Члены комитета, обращаясь к областному комиссару, просили удалить их. Взамен предлагалось «учредить правильный надзор за уловом рыбы на промыслах Демби и Бирича, а именно — контроль местного населения» [56, л. 2—3].

Осенью 1917 г. некоторые горячие головы с целью «углубления революции» предлагали разграбить имущество фирмы. Однако большинство жителей воспротивилось этому, сознавая, что наличие предприятий, дающих заработок и имеющих продовольственный склад, для него жизненно важно. Склад снабжал продуктами и товарами не только рабочих, но и население. Цены в нем соответствовали владивостокским. Обыватели жаловались лишь на дороговизну первосортной муки, стоившей 35 руб. за кулек весом 1 пуд 15 фунтов.

В начале мая 1918 г. областной совет рассматривал меры по охране завода Демби, но решения не принял, предложив дополнительно изучить материалы, после чего вернуться к ним еще раз [57, № 8].

Летом 1918 г. в Усть-Камчатске наблюдался интенсивный ход рыбы. Заработки местного населения и пришлых рабочих на промыслах были весьма высоки. Некоторые наиболее удачливые рыбаки в недельный срок получали по шесть тысяч рублей «на душу», ловя рыбу и сдавая ее на завод Демби. «Завод этот... обратил пустынный край в промышленный пункт, где деньги загребаются если не лопатой, то рыболовным ковшом, в который попадает 15—17 рыб на каждый взмах. Интересно, что у населения до сих пор не установилось определенного отношения к заводу. С одной стороны, роль работодателя им ясно признается... С другой стороны — нужно правду сказать, что наличие завода (главного покупателя рыбы и поставщика продовольствия)... сократило ход рыбы по реке. И в результате: завод полезен — завод вреден, завод нужен — завод не нужен. Чтобы его черти побрали — дай Боже ему благоденствия, то есть “с одной стороны нельзя не согласиться, а с другой — нельзя не придти к заключению”. А заключение у обывателя получилось вот такое: “Завод находится под покровительством Японии. Недаром же заходил к нам японский военный крейсер, и матросы массами разгуливали по нашему селению. Это неспроста”» [58, № 127].

Состояние фирмы Демби в сезон 1918 г. характеризуется в докладе агронома переселенческого управления Л. А. Кривцева Камчатскому областному комитету. Она состояла «из двух громадных заводов, которые своим тысячным рабочим населением представляют целый городок с электрическим освещением, телефонами, рядами мастерских и линиями дековильки (узкоколейки. — С. Г.). Уже издали заводские трубы, круги ветряных двигателей, сеть электрических проводов, группы спящих рабочих, шум и движение заводской жизни говорят о неустанной деятельности и энергии людей, уверенно делающих большое и серьезное дело. Да, действительно, сколько надо затратить энергии, чтобы в сутки изготовить пять тысяч ящиков или 250 тысяч коробок консервов. Завод в прошлый сезон выработал свыше 150 тысяч ящиков консервов... Интересно отметить, что на дековильке движущую силу дают собаки, которые с радостным лаем вперегонку катят по рельсам тяжелые вагонетки с грузом и пассажирами.

Сам завод рыбу не ловит, а принимает ее от жителей по цене 35—45 коп. за штуку, что при сегодняшнем громадном ходе рыбы дало возможность населению заработать огромные деньги. Рассказывают

как достоверный случай, что старовер из селения Березовый Яр, промышляя с двумя сыновьями, сдавал заводу рыбы больше чем на 13 тыс. руб. в неделю. Денег у населения много и ценность они здесь теряют. Для того чтобы переехать через реку, я предлагал камчадалам по 20—25 руб. за перевоз, но мне отказывали, смеясь, что они сами, посылая за реку в заводскую лавку купить чего-нибудь на 10 руб., за перевоз платят 20—30 руб., чтоб только не терять времени» [58, № 127].

В середине июня 1918 г. Мильковский и Усть-Камчатский волостные советы сообщали в Петропавловск «о производимом хищническом улове рыбы в реке Камчатке» рыбопромышленником Демби. 2 июля 1918 г. областной совет решил обратиться к дальневосточному Совнаркому с просьбой «немедленно послать охранное судно для контролирования рыболовных участков ввиду производимого хищнического улова рыбы, что может вызвать голодовку недоходом рыбы коренного населения». Предпринимателей же совет обязывал прекратить хищничество и «пользоваться неводами не длиннее 75 сажень». В противном случае он угрожал конфискацией всего имущества и привлечением к ответственности «вплоть до выселения» [57, № 40].

Похоже, что подобные угрозы заставили Демби озаботиться сбором доказательств социальной значимости его фирмы. 9 августа 1918 г. смотритель рыболовства района А. Н. Калмыков, ознакомившись «с экономической жизнью местного населения» в Усть-Камчатке, выдал ему следующее удостоверение:

«1. Что ход красной рыбы... весьма обильный; причем жители селения Усть-Камчатск и двух ближайших к нему селений Березового Яра и Черного Яра (в обоих селениях староверы) сдали рыбопромышленнику Г. Г. Демби более 615 000 штук этой рыбы, заработав в течение двухнедельного времени на одни рабочие руки, в среднем, до 2 000 рублей, а одна из семей с. Черного Яра — Герасимова, состоящая из пяти лиц: отца, двух сыновей и двух дочерей, ловившая исключительно своими силами, заработала 12 956 руб. 40 коп. ...

4. Что жители упомянутых выше трех низовых селений, а равно и верхних, которым Г. Г. Демби предлагал покупать у них кижуча по 35 коп. за штуку, не воспользовались этим предложением, отчасти потому, что лов кижуча труднее, чем других пород рыб, а больше потому, что заработок в 50 и более рублей в день их мало интересует...

6. В настоящем 1918 г. все селения долины р. Камчатки пользовались продуктами первой необходимости: мукой, рисом, сахаром, соляной, порохом, патронами, одеждой и пр. исключительно со складов

Демби, так как ни фирма Чурина, ни другие торговцы, обычно снабжавшие Камчатку, до конца августа сюда ничего не доставили, и население вынуждено было голодать, причем цены на продукты у Демби стояли ниже владивостокских...» [21, л. 48—48 об.].

Содержание этого «удостоверения» впоследствии неоднократно цитировалось в печати и официальных документах, поддерживавших рыбопромышленника.

Неподалеку от РКЗ беспорядочно раскинулся Усть-Камчатск, состоявший из пятидесяти убогих деревянных домиков, церкви, школы и нескольких частных лавок. В селении действовал кооператив. Неподалеку от него работали четыре промысла, на которых трудились члены кооператива и артели случайно собравшихся приезжих рыбаков.

Пришлые «элементы» нередко нарушали размеренную жизнь местных обывателей. В сентябре 1921 г. в Усть-Камчатске было неспокойно: происходили грабежи и драки, спровоцированные рабочими, являвшимися в большинстве своем бывшими солдатами каппелевской армии, привезенными на завод и рыбалки из Владивостока. Свыше сорока человек из них обратились к сельскому обществу с прошением о приписке на жительство. Собрание граждан от этого воздержалось. Волостной комитет просил областные власти «воздействовать на Демби в вывозе на зиму всех сезонных рабочих». В противном случае он не ручался за сохранность имущества фирмы [46, № 39, 44].

Активизация рыбопромышленной деятельности и, в частности, консервной промышленности, имела отрицательной стороной истощение рыбных ресурсов. Хищнический промысел рыбы, практиковавшийся некоторыми промышленниками, зачастую приводил к тому, что она не доходила до верховьев рек, обрекая местных жителей на полуголодное существование и вызывая их недовольство. Последнее нередко принимало весьма острые формы.

В феврале 1919 г. исполняющий должность управляющего областью И. Д. Добровольский телеграфировал министру внутренних дел Омского правительства о том, что «население, уже неоднократно возмущенное интенсивной эксплуатацией рыбы на устьях рек, пыталось сносить консервные заводы и промышленные рыбалки, и лишь голос общеобластного органа Камчатской области — комитета — удерживал население в рамках законности».

По мнению областных властей, «нерациональная постановка речного рыболовства и эксплуатация учреждениями и лицами, стремящимися лишь извлечь наибольшую выгоду от предприятий области,

привела к тому, что население [поселков], расположенных в верховьях рек, ежегодно ощущает недоход рыбы, вылавливаемой на устьях, и, лишаясь основы своего существования — рыбных продуктов для собственного пропитания, а также для кормления собак, ездовых домашних животных Камчатки, — разоряется» [34, № 161].

Выходом из создавшегося положения могла стать передача области права распоряжения речными и внеконвенционными водами, причем речное рыболовство на отдельных территориях должны были регулировать волостные комитеты. Общие вопросы организации надзора за правильностью эксплуатации водных ресурсов следовало оставить в руках правительства.

Как известно, в 1913 г. ГУЗиЗ, учитывая возможные последствия рыбного промысла в промышленных целях, обязало компании Демби — Бирича и Грушецкого построить по одному рыбообразовному заводу. Выпуск первой партии молоди лосося планировался на 1914 г., но вследствие технических трудностей его отложили до 1915 г. По мнению рыбоведа А. Зандберга, «появление обоих рыбообразовных заводов можно рассматривать только как формальное исполнение известного пункта контракта; своей цели они не достигали».

В 1916 г. завод на р. Большой выпустил 1 016 865 мальков, а на р. Камчатке — 6 882 479. В 1920 г. выпуск составил соответственно — 1 800 950 и 7 218 767 шт. С учетом того, что в этих реках и на прилегающих к ним морских участках вылавливалось приблизительно 15 млн лососей в год, этого количества было явно недостаточно. По нормам, существовавшим в то время в зарубежной практике, соотношение выпускаемой молоди к вылавливаемой рыбе должно было составлять один к десяти. Поэтому для возмещения потерь в две реки следовало выпускать ежегодно 150 млн мальков и «только в таком случае неприкосновенный запас рыбы можно считать гарантированным от истощения» [53, с. 47—49].

Деятельность рыбных промыслов и РКЗ являлась существенным источником пополнения местного бюджета. Сборы с них поступали в областную казну при различных политических режимах. Так, 3 февраля 1920 г. временный областной военно-революционный комитет постановил, что плату, получаемую от арендаторов промыслов, следует направлять в один из банков «с условием выдачи лишь необходимых сумм на государственные расходы по благоустройству и управлению Камчатской области и части расходов по Рыбному управлению. Остальная сумма должна храниться в банке и быть переданной

государству по ликвидации авантюр Семеновых, колчаковских и других и по установлении на территории России народовластия» [59, л. 18 об.—19].

Спустя полтора года, 2 августа 1921 г., уже областной народно-революционный комитет предписывал «ввиду состоявшегося перехода Камчатской области в ведение Советской России» все взносы за арендуемые промысловые участки теперь должны вноситься в Петропавловское казначейство. Размеры взносов в виде попутной платы устанавливались равными: за горбушу — 5, кету, нерку, кижуч — 10, икру — 15, консервы — 25, деликатесы — 50 коп. [46, № 39].

Последним сезоном фирмы Демби на Камчатке стал 1922 г. После окончательной советизации края арендный договор с ней не возобновлялся. В начале 1923 г. Дальрыбохота заключила договор с Центросоюзом на эксплуатацию двух участков: «одного рыболовного и одного засольного на реке Камчатке под названием “Нерпичий” и “Нижний”, находившихся до настоящего времени в арендном пользовании гг. Демби». Сам Центросоюз эксплуатировать эти участки не стал, а передал это право владивостокскому инженеру С. И. Перминову. Соглашение об этом, достигнутое 22 марта 1923 г., возлагало всю ответственность «за пользование всем имуществом прежнего арендатора и все расчеты по эксплуатации этого имущества» на нового владельца. От имени Центросоюза документ подписал его доверенный, управляющий владивостокской конторой В. Л. Бурыгин [70, л. 2—4].

Предполагалось, что Перминов будет производить и консервы. Однако это ему сделать не удалось, так как бывшие предприятия Демби были разрушены весенним землетрясением 1923 г. Катастрофе, произошедшей 14 апреля 1923 г., предшествовал ряд ударов стихии меньшей силы, начавшихся 5 февраля. 14 апреля в третьем часу ночи Усть-Камчатск был разбужен сильными толчками, длившимися несколько секунд и значительно повредившим жилища. Через четверть часа со стороны моря послышался сильный шум, эпицентр которого находился правее р. Камчатки по течению: на сушу наступали морские волны. Когда они достигли речной косы, на которой находились постройки участка «Нерпичий», в поселке услышали сильный треск и грохот рушившихся зданий. После этого шум стал постепенно уменьшаться.

Вот какую картину увидели перепуганные обыватели на рассвете: «Коса оказалась совершенно чистой от построек, которые были, очевидно, смыты и снесены гигантской волной; на том месте, где был Нерпичий завод, виднелась лишь какая-то бесформенная груда; здание же, где находилась радиостанция, уцелело: виднелось самое здание

с гордо развевающимся красно-революционным флагом. Юго-западную часть селения постигла такая же участь: некоторые дома были снесены волной до основания, другие полуразрушены, третьи залиты водой. Вообще эта часть селения в роковое утро представляла довольно безотрадную картину разрушения».

Лед на р. Камчатке был взломан, уровень воды в ней поднялся от волн, перекинутых через косу из моря. Она местами вышла из берегов, одновременно наблюдалось сильное течение из моря в реку и даже в оз. Нерпичье. Спустя значительное время течение реки поборол приток морской воды, и она постепенно пришла в нормальное состояние. Как выяснилось позже, река вскрылась на длине в полторы версты от старого устья и пробила себе новое устье рядом со старым.

Катастрофа имела следующие последствия: в Усть-Камчатке пострадали 45 мужчин, 25 женщин и 48 детей; в юго-западной части селения были разрушены шесть и сильно повреждены 12 домов, а также амбары, ледники и коптилки. Погибли 12 коров, 17 собак и 26 свиней, пострадали и пришли в полную негодность оружие, невода, сети и лодки, одежда и обувь, домашняя утварь, ценности (деньги и пушнина). Убытки населения оценивались в 58 408 руб. 95 коп. золотом.

Потери фирмы Демби, выразившиеся в разрушении старого РКЗ, всех построек промысловых участков, складов, значительных повреждений нового завода, опередались в 2 млн руб. Уцелели зимние здания, крабовый завод, больница и неводной склад.

Убытки фирмы Ничиро, вызванные гибелью двух РКЗ (первого, находившегося в 10 верстах к западу от устья р. Камчатки, и второго — в 30 верстах от устья) вместе с плавучими средствами, составили около 3 млн руб. Не обошлось без человеческих жертв: погибло пятеро русских, пятеро китайцев и тринадцать японцев. Предприятие Демби потеряло служащих Озолина и Пузанова с супругой.

По сведениям, поступившим после катастрофы из Козыревска, аппаратура усть-камчатской радиостанции оказалась сильно поврежденной попавшими в здание льдами, в результате чего прямая связь с Петропавловском оказалась невозможной. Персонал станции уцелел.

По словам двух спасшихся японцев, они в течение восьми дней скитались по залитой водой тундре без пищи, пока случайно не набрали на жильё, где им оказали помощь. Несчастные бежали две с половиной версты от настигавшей их волны, которая с огромным шумом тихо двигалась вперед. Спаслись они только благодаря глубокому снегу, как губка впитывавшему воду и задерживавшему ее распространение [36, № 42, 94].

О судьбе японских заводов долгое время не удавалось получить точных сведений, так как к ним нельзя было приблизиться: разлившаяся по тундре вода сильно разжижила снег. Издалека на одном из них были заметны груды обломков, а на другом — ледяные заносы.

Из находившихся в Усть-Камчатске плавсредств унесло в море катер рыбного управления «Беринг». Далеко на берег выбросило катера комхоза губревкома и местного кооператива «Пента» и «Болиндер». Из шести катеров фирмы Демби четыре — «Чавыча», «Кета», «Кижуч» и «Чайка» — уцелели, но были вынесены на берег р. Нерпичьей и загромождены льдами. Третья часть кунгасов и барж, принадлежавших фирме, погибла.

Сразу же после происшествия местные власти организовали обследование берегов и нагроможденных на них льдов, из под которых начали извлекать продовольствие и товары первой необходимости, хранившиеся до катастрофы на складе Демби. Для питания населения, лишившегося продовольственных запасов, местный ревком организовал «столовые помощи пострадавшим».

Ресурсы, которыми располагали власти, были ограничены. Это заставило их обратиться к населению губернии с призывом: «Власть сделала все возможное, чтобы помочь пострадавшим гражданам от стихийного бедствия, но эта помощь недостаточна, ибо и сама власть небогата, поэтому было бы хорошо, если бы население Камчатки уделило бы из своих остатков маленькие крохи, и тем самым дало бы возможность легче изжить нагрянувшую неожиданно и негаданно беду».

Несмотря на то что колебания почвы продолжались до начала мая, жизнь в Усть-Камчатке со временем нормализовалась. Жители, спасавшиеся бегством в с. Нижне-Камчатском, вернулись, постепенно затихла начавшаяся было эпидемия ветряной оспы [36, № 45, 49].

Японское акционерное общество «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша» весной 1923 г. начало установку новых РКЗ на месте разрушенных и поврежденных. На работах были заняты свыше 2 000 чел., но к началу рунного хода лососа закончить их не удалось. Из-за того, что местному населению в начале сезона некому было сбывать пойманную рыбу, она свободно проходила вплоть до верховьев реки Камчатки. Такого явления не наблюдалось уже давно.

Японские заводы были восстановлены за два-три месяца. Их продукция в этом сезоне была существенно меньше предыдущего вследствие позднего пуска. Работы по консервированию в Усть-Камчатке в 1923 г. закончились 15 августа [36, № 71, 92].

В начале мая в Петропавловске получили известие, что 28 апреля из Хакодате в Усть-Камчатск вышел японский пароход «Хакусе-Мару», зафрахтованный фирмой Демби [36, № 46]. Однако ее разрушенные РКЗ не восстанавливались. С учетом того, что в 1923 г. у Демби закончился срок аренды промысловых участков, а продлевать его власти отказались, работа фирмы в районе р. Камчатки была остановлена. Так завершился начальный этап становления русской рыбоконсервной промышленности на Камчатке.

Деятельность фирмы Демби и других русских предпринимателей позволила отработать на практике организационную и техническую сторону рыбоконсервного производства, завоевать рынки сбыта. Часть ее старых специалистов в конце 1920-х гг. (В. А. Встовский, В. И. Волков, И. С. Саген и др.) работала на советских государственных заводах, передавая накопленный опыт следующим поколениям отечественных консервщиков.

6.5. КАМЧАТСКАЯ РЫБОКОНСЕРВНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1920-х гг.

С началом гражданской войны, после того как Дальний Восток оказался отрезанным от европейских рынков сбыта, отечественные рыбопромышленники, лишившиеся кредитов, попали под влияние японского капитала. Основным местом реализации их продукции стала Япония, здесь же они получали средства для ведения промысла.

В 1919 г. на восточной Камчатке, по данным смотрителя рыболовства Дымского, работали три крупных РКЗ: «В районе р. Камчатки сосредоточены рыбные промыслы следующих трех крупных рыбопромышленников: Демби (фактически предприятие контролировал японский предприниматель Моритаке Исукэ. — С. Г.), Цуцуми Сейроку и “Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша”, у каждого имеется консервный завод, причем у Сейроку завод начал строиться с мая месяца и закончен постройкой до начала промыслового хода рыбы. Самым устаревшим заводом является завод Ничиро... На всех заводах были медпункты, где имелись японские врачи, оказывавшие помощь и русскому населению; у Демби имеется хорошо оборудованная больница».

Всего на морских участках Восточно-камчатского района в 1919 г. действовали двадцать промыслов, годовая арендная плата с которых составила 3 255 656 руб. Они добыли 647 690 пудов рыбы и произвели

306 000 ящ. консервов (Ничиро — 66 000, Цудуми — 90 000, Моритакэ Исуке — 150 000).

На РКЗ Моритакэ Исуке работали двое европейских и четырнадцать японских служащих, а также 407 рабочих. Еще 264 японца трудились на промыслах. У Демби имелось 894 чел., из них на заводе — 13 служащих и 269 японских рабочих. На промыслах и заводах Демби находился следующий руководящий персонал [37, л. 52—69]:

Владимир Андреевич Встовский — управляющий промыслом;
Леонард Иосифович Швалко — бухгалтер;
Иван Иванович Костин — помощник бухгалтера;
Франтишек Янович Малинек — помощник бухгалтера;
Карл Петрович Озолин — конторщик;
Евгений Иосифович Каа — заведующий засолкой рыбы и икры;
Евгений Евгеньевич Каа — конторщик;
Вячеслав Евгеньевич Каа — помощник при магазине;
Аркадий Михайлович Добронравов — приказчик;
Иван Петрович Леппялуото — механик;
Константин Фомич Решетников — приемщик рыбы;
Илья Степанович Романчук — приемщик рыбы;
Петр Николаевич Любченко — приемщик рыбы;
Георгий Иванович Николаенко — приемщик рыбы;
Николай Иванович Алексеев — приемщик рыбы;
Николай Сергеевич Кулешов — приемщик рыбы;
Иван Андреевич Норит — капитан;
Андерсон — инженер на новом заводе.

На западной Камчатке в сезон 1919 г. в районе рек Опалы и Большой японцы выпустили 53 493 ящ. консервов [38, л. 407]:

— компания «Юшущу Шокухин Кабусики Кайша» — 14 055;
— фирма «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша» — 30 712;
— промышленник Хаками Синциро — 8 726.

В этом сезоне единственным русским фабрикантом на западной Камчатке, работавшим относительно самостоятельно, был С. Грушецкий. Его фирма на р. Озерной произвела 10 928 ящ. продукции общим весом 21 860 пудов брутто. Всего же за сезон эта компания выпустила 70 157 ящ. весом 140 314 пудов. Осенью она доставила в Хакодате 32 140 ящ. Как видно, мощность отечественных предприятий в этом сезоне не уступала японским.

В 1920 г. на восточной Камчатке, по данным помощника инспектора рыболовства В. М. Перрона, действовали четыре японских РКЗ:

— на участке № 238 Налычевский 3 компании «Камчатка Гио-Гио Кабусики Кайша»;

— на участке № 241а Камчатский 5 фирмы «Ничиро»;

— на участке № 243 Камчатский 2 компании «Юшуду Шокухин Кабусики Кайша»;

— на участке № 245в Камчатский 11 Моритакэ Исукэ.

Эти РКЗ выработали 359 388 пудов рыбных и 614 пудов крабовых консервов. Завод фирмы Ничиро на участке № 241а в этом сезоне был значительно расширен и улучшен. На нем стояли четыре линии, выпустившие 47 690 ящ. РКЗ компании Юшуду, расположенный в десяти верстах на юго-запад от устья р. Камчатки, также был существенно модернизирован. Он имел пять линий, заготовивших 62 693 ящ. Завод Моритакэ Исукэ подвергся незначительным переделкам. При нем работала жестяно-баночная фабрика. Четыре линии этого РКЗ произвели 62 655 ящ. лосося и 307 ящ. краба [37, л. 78, 83 об.—84].

Во внеконвенционных водах восточного побережья в 1920 г. работала фирма Демби, приготовившая для европейского рынка 103 024 пуда продукции [37, л. 80]. Ее предприятия к этому сезону были значительно расширены и отремонтированы. На них действовали четыре консервные линии.

Заводы Демби контролировали японцы. О том, как это происходило, свидетельствует отчет промыслового надзора: «Интересы заводов Моритакэ Исукэ на морском участке 245в и речного на Нерпичьем участке, принадлежащего Г. Г. Демби, настолько тесно связаны, что провести границу, где кончаются японские интересы и начинаются интересы русского арендатора... затрудняюсь. Оба эти завода по характеру обстановки, в смысле администрации и рабочих, почти ничем друг от друга не отличаются. Во главе администрации по двум заводам стоял японский подданный Сато (конечно, неофициально). Его одинаково можно было видеть отдающим приказы как в конторе Моритакэ Исукэ, так и в конторе Нерпичьего завода. Ясно, что если бы интересы этих заводов были различные, Mr. Sato оставался бы в какой-либо одной конторе.

Между заводом, расположенном на морском участке № 245в, принадлежащем японскому подданному Моритакэ Исукэ, и заводом русско-подданного Г. Г. Демби на Нерпичьем речном участке проведена дековилька, что по существующим законам недопустимо. Правда, бывшему арендатору Крамаренко, а потом и А. Г. Демби, было разрешено приамурским генерал-губернатором Гондагги провести дековильку

и телефон между речными и морскими участками только при условии, если таковые участки будут находиться в руках русско-подданных. В данное время все эти морские участки находятся в руках японского подданного Моритакэ Исукэ. Точно также эти два завода, а с ним и остальные морские участки арендатора, связаны между собою телефонной сетью, центральная станция которой находится в конторе завода на морском участке № 245в, то есть на участке японского подданного, что также может служить фактом общности интересов двух заводов, а, следовательно — и их предпринимателей. Катера, принадлежащие арендатору Г. Г. Демби, одинаково обслуживают нужды двух заводов, хотя ходят под русским флагом.

Фактом существования дековильки между заводами и телефонной сети между морскими участками и заводами могут воспользоваться и другие японские арендаторы, как мне один раз и намекнули в фирме «Юшущу Шокухин Кабусики Кайша», указав, что условия аренды морских участков для всех японцев одинаковы...

На всех речных участках арендатора Г. Г. Демби не было ни одного русского рабочего, промыслы обслуживались исключительно рабочими японцами и небольшой частью китайцев. Арендатор Моритакэ Исукэ совместно с арендатором Г. Г. Демби ежегодно заготавливают дрова в районе рыбопроизводного завода на Нерпичьем озере для отапливания зимних помещений и не выбирают на порубку билетов, что также является нарушением интересов казны...» [37, л. 84 об.].

К существовавшим в восточно-камчатском районе предприятиям в сезоне 1920 г. могло добавиться еще одно. 3 февраля 1920 г. новая областная власть — временный военно-революционный комитет — получила из Хакодате от Г. Суконнова известие о том, что Владивостокское рыбное управление разрешило некоему Кацману построить в Усть-Камчатске еще один РКЗ.

Комитет решил «протестовать против постройки... ввиду того, что в последнее время жители верховья этой реки (Камчатки. — С. Г.), как Ключевской, так и особенно Мильковской волости, терпят хронические недоходы рыбы, и тем самым разоряют и без того непрочные свои хозяйства жители указанных волостей. Постройка консервного завода лишь возможна самими жителями, объединенными в кооператив». Он высказывался за то, чтобы при решении столь жизненно важных для области вопросов должны присутствовать ее уполномоченные.

24 февраля 1920 г. комитет вернулся к вопросу о РКЗ, действовавших в неконвенционных водах. Он решил «запросить сельские комитеты,

в районе которых расположены таковые заводы, насколько они считаются полезным для населения эти заводы» [59, л. 27].

Практически полностью поглотив русскую промышленность, японцы активно конкурировали между собой. В 1919 г. фирма Сейроку Цуцуми, преобразованная в компанию «Юшущу Шокухин Кабусики Кайша», настраивала в Усть-Камчатске местных жителей, членов рыбацкого кооператива, и орган местного самоуправления — комитет общественной безопасности — против Демби (то есть Моритаке Исуке), «склоняя население на сторону своей фирмы».

В 1920 г. у Демби заканчивался срок аренды участка «Нерпичий». Предполагая, что продление срока аренды может не состояться, «Юшущу...» повела «политику с населением и его представителем, так как ни для кого не секрет, что кооператив и Центросоюз, при современном положении транспорта и финансов страны, своими средствами не в состоянии удовлетворить даже предметами первой необходимости всей долины р. Камчатки». Этим она пыталась привлечь местное население на свою сторону.

Камчадалы же придерживались сугубо практических взглядов. По замечанию В. М. Перрона, «настроение и отношение населения сильно меняется от положения вещей и влияния извне... К этому, так сказать, их наталкивают обстоятельства и здравый инстинкт: с кем им в данный момент выгодно, к тому они и идут работать. Так, например, сделал Черный Яр. Он совершенно откололся от кооператива, стал работать с фирмой Г. Г. Демби, сдавать ей рыбу, и не раскаивается, так как некоторые рыбаки заработали более 2 000 иен за сезон...

К концу сезона, видя, что дела кооператива идут неблестяще, отдельные части населения небольшими группами стали откалываться от кооператива и переходить на сторону Демби, и сделались врагами кооператива. Правда, усть-камчатские общественные деятели назвали их элементом незрелым политически и несознательным, может быть, конечно, это так — судить не берусь — но факт практической точки зрения и обстоятельств сказанся» [37, л. 86—87].

На западной Камчатке в 1920 г. консервы производили только заводы Грушецкого, выпустившие 103 204 пуда (51 000 ящ.) [38, л. 400, 439]. Похоже, что Грушецкий сдавал свои предприятия в аренду Центросоюзу. По сообщению «Известий Камчатского областного исполнительного комитета», Центросоюз «приобрел в Большерецке три морских и два речных рыболовных участка» и арендовал заводы, «где вырабатывается 50 000 ящиков рыбных консервов для русского рынка, для

чего им отправлены туда товары и продукты на зафрахтованных японских и Добровольного флота пароходах» [60, № 137].

В сезоне 1921 г. работа японских промышленников на западной Камчатке сопровождалась массовыми нарушениями правил рыболовства. Их основными видами являлись запрещенные рыболовной конвенцией прием рыбы от населения на реках, использование на участках двух неводов, самовольный захват промысловых угодий, торговля спиртом, скуп пушнины. «В начале мая японская фирма “Ничиро...”, не имея на то права, расставила по всему побережью, начиная примерно от р. Камбальной, в районах р. Озерная, Явино, Кошегочек, Гольгина, Опала и Воровская, крабовые сетки, и в течение, главным образом, мая и июня, интенсивно производила их лов. Пойманные крабы перерабатывались на консервы на находящихся здесь консервных заводах... В общем на всех заводах, по частным сведениям, было выработано более 10 000 ящ. крабовых консервов».

Из 101 участка только 19 эксплуатировались русскими. Но фактически два из них, принадлежавшие Центросоюзу, захватила фирма Ничиро, один не работал совсем. Из семи участков С. Грушецкого три были переданы японцам, а два бездействовали. Оставшиеся десять русских промыслов использовали общество «Астраханский Холодильник», предприниматели Шатик, Люри, Надецкий и Черкасский [38, л. 339 об., 341 об., 342].

Оба РКЗ Грушецкого продолжали работать. Их деятельность являлась существенной подмогой для жителей близлежащих селений. Экспедиция с продовольствием, отправленная в мае 1921 г. из Владивостока на западную Камчатку на пароходе «Кишинев», 20 июня прибыла в Озерную. Здесь она нашла положение с продуктами нормальным: население получало их со складов завода в обмен на рыбу, пойманную в реках [61, л. 3].

Оборудование морских промыслов в 1921 г. изменилось: часть РКЗ была ликвидирована ввиду убыточности (фирма Ничиро сняла три завода). Их оборудование перенесли на действовавшие предприятия. Всего в районе имелось двенадцать РКЗ, все они принадлежали Ничиро. Фирма приготовила за сезон 32 350 пудов консервов (около 16 000 ящ.) [38, л. 342].

В 1922 г. положение на усть-камчатских промыслах качественно не изменилось. Инспектор рыболовства Н. Н. Белов сообщал, что предприятие Демби снабжалось рыбой с трех участков: Нерпичьего, Верхне-Камчатского и Нижне-Камчатского. Последние располагались в

10 и 12 верстах от устья р. Камчатки. «Фактически же эти участки входят в одно предприятие под фирмой “Хокуо Гио-Гио Кабусики Кайша”, которое кроме этих участков в текущем году владело морскими участками 245в, 245г, 245е, 245ж и 245з. Названная японская фирма объединяет собой ряд японских капиталистов, куда входит и Моритакэ Исуке, арендатор [участка] 245в, и Г. Г. Демби. Во главе предприятий фирмы Хокуо стоит японец Танака, проживавший в течение сезона на Нерпичьем участке Демби. Кроме русской конторы, на Нерпичьем находилась и японская, которая являлась главным органом управления промыслом. Русская же контора вела расчеты и переговоры с крестьянами и сносилась с русской администрацией».

Завод Демби произвел в 1922 г. 43 698 ящ. полуфунтовых банок общим весом 87 395 пуда.

Фактическое отсутствие в районе промыслового надзора привело к небывалому хищничеству. «Несмотря на обилие рыбы, от которой ломились пристани на участках, не успевали ее перерабатывать не только завод Демби, но и завод Моритакэ Исуке, фирма не постеснялась открыть самовольно новый участок, в то время как часть лежавшей на пристанях рыбы испортилась и ее пришлось выбросить».

Не отставали от «Хокуо...» и конкуренты: компания Ничиро, «имея прецеденты 1921 г., учитывая русское бессилие и пользуясь покровительством местных властей в лице усть-камчатского волостного комитета», боролась с Демби в скупке рыбы от местного населения, не имея на это права. Ее «катера и кунгасы, как и у Демби, шныряли по всей реке». Японцы незаконно скупили до 800 000 шт. лососей.

В 1922 г. в конвенционных водах восточной Камчатки действовали четыре японских РКЗ: три в Камчатском заливе (на участках 241а, 243 и 245в) и один в районе р. Налычевой на участке № 238г. Точные сведения об улове рыбы, количестве выпущенных консервов и «вообще промысловой жизни морских участков, на которых в текущем сезоне работали исключительно японцы, получить не удалось, так как японские фирмы “Ничиро...” и “Хокуо...” дать их отказались, а других путей получить не имелось. Есть только приблизительные данные, получены косвенным путем...».

В соответствии с этими данными, два ничировских РКЗ заготовили около 200 000 ящ., а завод в пять линий фирмы Хокуо на участке 245в выпустил примерно 160 000 ящ. [37, л. 115 об.—120 об.].

На восточном побережье Камчатки в 1922 г. появился еще один русский РКЗ. 29 июля 1921 г. петропавловская городская дума под

председательством П. Т. Новограбленова рассмотрела и дала согласие на «заявление гр. Клочкова П. М. и Сычева П. Т. об отводе земельного участка под консервный завод и электрическую станцию» [62, л. 65]. Предприятие предполагалось разместить близ с. Соловарня, неподалеку от Петропавловска. Неизвестно, удалось ли запустить этот РКЗ в 1921 г., но в сезон 1922 г. он действовал, причем не только по прямому назначению: его электростанция снабжала город энергией. Об этом свидетельствует объявление, помещенное в городской газете 13 декабря 1922 г.: «Контора “Товарищества на паях консервного завода Клочкова и Сычева” просит граждан гор. Петропавловска внести в заводскую контору плату к 1 января 1923 г. за пользование электрическим освещением в 1922 г. с консервного завода. Не внесшие платы будут выключены из числа абонентов. Заводская контора на Соловарке» [63, № 48]. Сведений о количестве продукции, произведенной предприятием, и условиях, на которых оно действовало, не выявлено.

На западной Камчатке в 1922 г. во внекондиционных водах было выпущено (фирмой Грушецкого на р. Большой) 27 470 ящ. [38, л. 342].

На морских западно-камчатских участках в конвенционных водах приготовили 1 400 ящ. крабов и 28 085 ящ. лососей весом 58 970 пудов:

— фирма Ничиро на участке № 171 Воровской 15 — 1 400 ящ. крабов и 13 000 ящ. рыбы;

— торговый дом «Бринер и К^о» на участке № 171б Воровской 16 — 13 450 ящ.;

— С. Грушецкий на участке № 203 Большерецкий 5 — 1 635 ящ.

Для выпуска крабовой продукции Ничиро оборудовало в двадцати верстах к югу от р. Озерной специализированный завод.

Фактическое количество продукции было значительно выше указанного, так как японцы, как правило, «сведений не давали». Всего здесь работало двенадцать их РКЗ [38, л. 312 об., 327].

По окончании сезона 1922 г. часть японских заводов ввиду малой производительности и убыточности была закрыта, а их оборудование на следующий год появилось на других предприятиях.

В 1923 г. на морских участках Восточно-камчатского района после апрельского землетрясения остались два РКЗ, принадлежавших акционерному обществу «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша»: на участках № 245в и в десяти верстах к юго-западу от устья р. Камчатки. На последнем участке завод был построен в 1919 г. Оба предприятия вырабатывали 232 943 ящ. весом 336 417 пудов. Находившийся ранее на

участке № 241а японский РКЗ был разрушен. Летом на его территории находились лишь постройки временного типа [37, л. 130].

Весной и летом 1923 г. японцы построили еще один небольшой РКЗ на морском участке № 238г около р. Нальчевой. Предприятие принадлежало фирме Ничиро. За неделю в июне оно изготовило более 300 ящ. продукции. Жители с. Нальчево за ту же неделю сдали ему свыше 4 000 рыбин [36, № 72].

На западной Камчатке в 1923 г. работали десять РКЗ, все они принадлежали фирме Ничиро. В этом году японцы заготовили здесь 278 324 ящ. нерки и 55 626 ящ. горбуши. На восьми арендованных крабовых участках они поймали 742 855 шт. крабов. Их перерабатывали как на рыбо-, так и на специальных крабоконсервных заводах, которых насчитывалось три. Оборудованы они были «довольно примитивно, так как большая часть станков работала вручную с небольшой производительностью».

Промысловый досмотрщик кихчинского обхода С. Г. Столяров так охарактеризовал один из них. «Открытый в истекшем промысловом году японским рыбопромышленником Катагири Тарикичи... на морском крабовом участке консервный завод за весь сезон приготовил 1 739 ящ. консервов. Благодаря отсутствию хорошего оборудования и усовершенствованных машин, работы на нем производились ручным способом» [38, л. 260].

Компания С. Грушецкого продолжала работать на р. Большой и р. Озерной на заводах, каждый из которых имел по две линии. Первый мог выпускать до 2 000 ящ. в сутки, второй — до 1 600. Укладка мяса в однофунтовые банки производилась не вручную, как у японцев, «а механическим способом особой укладочной машиной». Ее, как и другое оборудование, произвела американская фирма «Фрезер и К°». Всего в 1923 г. Грушецкий изготовил 19 019 ящ. горбуши и 43 025 ящ. нерки. Из числа последней на долю озерновского завода пришлось 24 159 ящ. [38, л. 132—133]. В Большерецке в 1923 г. рыба шла хорошо. Уже в начале июля фирма отправила отсюда на пароходе ДФ «Симферополь» в Хакодате 250 бочек соленой рыбы, 1 500 ящ. консервов и 320 000 шт. рыбы сухого японского посола [36, № 72].

Владелец продолжал совершенствовать свои предприятия: на большерецком РКЗ в этом сезоне была достроена добротная крытая пристань с механическими приспособлениями, поднимавшими рыбу из кунгасов. Для этого они подводились прямо к заводу в небольшую искусственную бухточку [38, л. 293—295].

21 июля 1923 г. японские рабочие устроили здесь настоящий бунт, зарезав помощника сендо (управляющего). События разворачивались следующим образом. Один японец попросил помощника освободить его от работы по болезни. Врач признал обратившегося к нему симулянтом. Помощник избил рабочего и заставил его продолжать работу. На следующий день он скончался. Его товарищи в знак траура не стали выходить на работу. Пытаясь заставить их трудиться, помощник пустил в ход кулаки и палку. В ответ японцы бросились на него с ножами.

Вот как описывает происходившее далее один из очевидцев: «Вырвавшись от них, он побежал в больницу, а оттуда куда-то скрылся. Рабочие ворвались в больницу, отпустили несколько ударов кулаком и бамбуком доктору за укрывательство и с криком, полным фанатизма, бросились на берег моря, где одна группа рабочих стала разводить костры, а другая, рассыпавшись по всему промыслу, разыскивала спрятавшегося [помощника] сендо для того, чтобы бросить его живым в костер. Благодаря уговорам и увещаниям старшего сендо и некоторых других более благоразумных японцев, фанатизм рабочих несколько улегся. Помощник сендо был все-таки найден в одном помещении под нарами, откуда вытащен и во время избиения нанесли ему семь ножевых ран. Спустя некоторое время после расправы, все рабочие собрались и пошли с пением на могилу своего товарища почтить его память. Возвратились оттуда уже умиротворенные, принесли доктору (японскому) извинения за побои и разошлись, не пожелав выйти на работы».

О происшествии узнало японское военное командование. Немедленно к заводу пришли два миноносца для того, чтобы арестовать и отправить в Японию зачинщиков бунта. Промысловый досмотрщик Северо-большереецкого обхода объявил им о том, что раз преступление произошло на территории СССР, то они не могут сами арестовывать виновных, так как это будет нарушением суверенитета. Видимо, его предупреждение подействовало, так как корабли ушли в море. Следствие по делу вел начальник милиции Большереецкой волости.

Происшествия на этом не закончились. В этот же день началась забастовка русских рабочих. Они потребовали увеличения тарифной ставки до 210 руб. за сезон продолжительностью три с половиной месяца. При этом месячная оплата вместо 33,5 руб., согласно заключенному во Владивостоке трудовому договору, должна была составить 60 руб. Забастовщики пытались склонить на свою сторону и рыбаков, ловивших на участках Центросоюза, но те отказались присоединиться

к ним. Забастовка длилась два дня. Администрация завода, боявшаяся потерять драгоценное промышленное время, согласилась увеличить выплаты до 57,5 руб. золотом в месяц [38, л. 203—205].

1923 г. стал для большевецкого завода Грушецкого последним промысловым сезоном [19, с. 5].

Летом 1924 г. численность японских предприятий в Камчатском заливе выросла до трех: заработал завод, разрушенный в 1923 г. [37, л. 251—251 об.]. Два РКЗ имели по пять линий и один — четыре. Они произвели в сумме 164 479 ящ. общим весом 393 017 пудов. Все РКЗ принадлежали компании «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша». Их хозяйство оценивалось в 1 903 462,17 руб. Кроме них действовал РКЗ фирмы Ничиро, построенный в прошлом году в районе р. Налычевой. Выработка на нем была крайне незначительной — всего 2 000 ящ. Поэтому в конце сезона его ликвидировали [37, л. 203].

Всего одиннадцать РКЗ фирмы Ничиро на западной Камчатке в 1924 г., произвели, ящ.: 176 206 нерки, 257 389 горбуши, 399 кижуча и 25 313 крабов [38, л. 126—130].

В этом году здесь работало только одно предприятие Грушецкого — завод на р. Озерной. Второе — на р. Большой — бездействовало. Причиной этого стал переход участка в ведение государственного предприятия — Охотско-Камчатского акционерного рыбопромышленного общества (ОКАРО), — не подготовившего его к работе. В связи с этим фирма Грушецкого смогла выпустить немногим более 24 тыс. ящ. нерки в однофунтовых банках. Вся продукция завода ушла на экспорт «за отсутствием емкого русского рынка, а также из-за кредитования в Японии» [38, л. 123 об.].

Одной из задач ОКАРО, организованного в мае 1924 г., стало постепенное вытеснение из рыбной промышленности частного капитала. Способом достижения этого могло стать акционирование. Представитель Грушецкого внес правлению ОКАРО предложение о совместной эксплуатации заводов, но договориться об этом не удалось.

По замечанию председателя правления ОКАРО В. Л. Бурьгина, акционирование необходимо было проводить так, «чтобы фактически хозяевами были мы, а не частный капитал. Условия же Грушецкого говорят совершенно противоположное. Кроме того, завод Грушецкого на р. Большой не представляет ценности ввиду необходимости строить [его] заново. Завод на Озерной в сносном состоянии, но надо учесть, что он находится на реке преимущественно горбушечной, и если уж затрачивать капитал на постройку завода, то целесообразно это сделать

с таким расчетом, чтобы завод оправдывал себя, и на такой реке, которая дает вполне подходящее количество красной рыбы, как, например, на р. Охоте или в Усть-Камчатске» [64, л. 307].

Член правления ОКАРО К. И. Воронов, осмотревший в 1924 г. завод Грушецкого на р. Большой, также нашел, что «общее состояние построек завода в данное время весьма неудовлетворительное. В течение истекшей зимы, благодаря обильным снежным осадкам, крыши в некоторых местах сломались и кое-как наскоро подремонтированы. Кое-где стропила также надломались, и в наступающую зиму, даже при незначительном снежном покрове, крыша в этих местах провалится. При таких условиях, чтобы в будущем сезоне завод пустить в ход, потребуются капитальный ремонт построек. Вообще же самое здание завода не производит солидного впечатления. Крыши по большей части деревянные и только кое-где железные. Опорные столбы внутри здания слабые, стены из полудюймовых досок и везде просвечивают».

Главное деревянное здание завода имело площадь около 600 кв. саженей. В нем могли поместиться три консервные линии, остальное пространство использовалось как склад.

Оборудование предприятия состояло из шести автоклавов вместимостью по 4 000 банок, трех эксгаустеров, трех моек, двух прессов для предварительной укупорки банок и трех прессов для их окончательной закатки, охладителя консервов. Каждая линия была снабжена автоматическими весами и набивочными машинами. Разделка и резка рыбы производились двумя станками, приводившимися в действие паровым двигателем. Завод снабжался паром от трех котлов. В сезон 1924 г. он не действовал, часть механизмов была снята, часть — утрачена.

Вполне возможно, что ОКАРО сознательно занижало ценность предприятия, дабы облегчить овладение им. Вот описание, отличное от приведенного выше, датированное 1925 г.: «Один из этих заводов на р. Большой, несмотря на то, что в течение двух лет завод не работал, все же носит на себе отпечаток образцового предприятия заводского типа. Усовершенствованные и прочные корпуса, лучший туковый завод, оборудование и содержание за счет предприятия рыбоводного завода, все это свидетельствует о стремлении поставить дело на экономически правильных и прочных началах».

На обоих заводах Грушецкого работало до 400 чел. русских рабочих. Сохранились следы, доказывающие стремление владельцев разрешить вопрос снабжения рабочих свежим мясом — путем разведения рогатого скота и свиней, используя для последних рыбные отбросы,

а также свежими овощами и корнеплодами, выращенными на огородах около заводов. Обычно овощи приходилось возить на Камчатку из Японии и нашего Приморья» [19, с. 5].

ОКАРО рассматривало возможность пуска этого завода, в результате чего на Камчатке уже в 1924—1925 гг. могло появиться первое государственное рыбоконсервное предприятие. Однако это было признано нецелесообразным из-за сложности и дороговизны восстановления оборудования и помещений, а также почему-то — из-за отсутствия достаточной сырьевой базы. ОКАРО полагало, что на речных участках выловить требуемое количество наиболее ценных лососей — нерки — возможным не представлялось, а консервы из горбуши могли не найти на иностранном рынке потребителя. «Чтобы пустить в ход консервный завод... необходимо иметь ряд морских участков, с которых и собирать красную. В настоящее время мы здесь располагаем только одним морским участком, следовательно, необходимо получить другие участки, которые в настоящее время находятся в аренде у японцев» [64, л. 343—345].

Более подходящими местами для размещения завода ОКАРО считало р. Охоту и Камчатку. На последней спустя три года и был пущен первый государственный РКЗ.

В 1925 г. на западной Камчатке вновь работали двенадцать РКЗ. Последний из них в две линии на участке № 1826 в этом сезоне построила фирма Ничиро. Еще два завода были модернизированы: на участке № 201 установили третью линию, на участке № 230 — шестую. Все двенадцать заводов произвели 294 794 ящ. (185 352 нерки, 103 838 горбуши, 5 194 кижуча, 410 кеты) общим весом 393 625 пудов.

Кроме японских, работал советский государственный ККЗ Дальморепродукта, располагавшийся на участке № 35. Он выпустил 6 596 ящ. весом 8 786 пудов. Японские РКЗ также до начала хода лосося обрабатывали крабов. Консервов из них было изготовлено 22 454 ящ. или 29 906 пудов [38, л. 16, 22—28].

12 июля 1925 г. промысловый надсмотрщик Южно-Большерецко-го обхода М. С. Леонов «в присутствии доверенного краболовного участка за № 37 Большерецкий 2, расположенного между 25-й и 30-й верстами, Ямада Каура составил акт о нижеследующем. Лов и обработка крабов в консервы на вышеуказанном участке закончены 12 июля 1925 года. Выловлено крабов 38 651 штук, приготовлено консервов 2 481 ящик...» [38, л. 58].

В восточно-камчатском районе в 1925 г. действовали все три японских РКЗ. Они входили в фирму Ничиро, поглотившую конкурентов и

ставшую монопольным пользователем камчатских вод. Заводы располагали семнадцатью поточными консервными линиями и двумя конвейерами по изготовлению банок.

Фирма оценивала стоимость своих заводских построек в 1 659 086 руб. На ее промыслах находились шестнадцать моторных и два паровых катера стоимостью 312 350 руб., 142 кунгаса общей грузоподъемностью 1 247 т на сумму 126 861 руб. и 26 ставных неводов. Все имущество Ничиро в районе Усть-Камчатска стоило 2 205 065 руб. На РКЗ трудились 1 327 японцев: 1 218 рабочих, 65 технического персонала, 44 администратора. Консервов они выработали 278 022 ящ.

Для сравнения: работавшее здесь второй сезон ОКАРО располагало одиннадцатью постройками, пятью катерами, пятью кунгасами, одной паровой лебедкой и одним ставным неводом общей стоимостью 126 130 руб. [37, л. 219 об., 221].

Собственный опыт ОКАРО по консервированию был весьма скромным: в 1925 г. оно располагало одним предприятием — ККЗ в б. Тафуин, находившимся в 45 милях от Владивостока. На нем приготовили 454 ящ. на сумму 16 200 руб., отправленных в Россию, и 1 500 ящ., проданных за 33 000 долларов в США [65, л. 71—72].

Штат ККЗ осенью 1925 г. насчитывал 86 чел. (77 рабочих и 9 служащих). Кроме тафуинского завода, к ОКАРО в конце 1925 г. от Дальгосрыбпрома перешло все имущество бездействовавшего ККЗ на р. Светлой, находившегося в 310 милях от Владивостока [66, л. 3—4].

Русские частники в этом сезоне на Камчатке консервы практически не производили. Фирма Грушецкого свернула свою деятельность на последнем заводе в Озерной, а один из пионеров отечественной рыбконсервной промышленности — Г. А. Менард — на арендованном участке на р. Колпаковой занимался только засолкой. Единственным исключением стал М. В. Чиликин, который на р. Облуковиной изготовил в кустарных условиях 545 ящ. горбуши и гольца [67, л. 141].

В отчете окрревкома за 1926 г. указывается, что округ «ни государственной, ни окружной, ни районной промышленности не имеет, за исключением консервных заводов, которых по данным Окрфо в сезон 1926 г. имелось восемнадцать. Все эти заводы, за исключением двух, принадлежат японцам и работают только в летний сезон» [68, л. 38].

В сезон 1926 г. японцы изготовили на восточной Камчатке 389 611 ящ. консервов: 302 655 нерки, 76 027 кижуча, 482 голов кижуча, 10 447 кеты. На трех здешних заводах, по-прежнему имевших семнадцать линий, и промыслах работали 2 525 чел. [37, л. 251—251 об.].

Развитие консервной промышленности внесло существенные изменения в структуру и качество производимых на Камчатке рыбопродуктов. В табл. 6.6 приведены данные, характеризующие объем и стоимость товаров, приготовленных в 1911—1926 гг.

Таблица 6.6

Годы	Объем рыбопродуктов		В среднем за год	
	тонн	тыс. руб.	тонн	тыс. руб.
1911—1914	261 924	77 094	65 481	19 273
1915—1919	424 911	137 328	84 982	27 466
1920—1924	464 811	167 167	92 962	33 433
1925—1926	166 223	58 644	83 112	29 322

Как видно, в 1911—1914 гг. стоимость тонны продукции, в среднем, составляла 294,3 руб. (в условных ценах 1926 г.), а в 1926 г. она выросла до 352,8 руб., то есть в 1,2 раза. Такое увеличение было вызвано совершенствованием способов обработки сырца. Изменение стоимости различных продуктов (в процентах) от общей стоимости всего улова в течение рассмотренного периода показано в табл. 6.7.

Таблица 6.7

Годы	Засол	Икра	Тук и жир	Консервы
1911—1914	78,1	12,3	0,1	9,5
1915—1919	65,5	3,7	0,1	30,7
1920—1924	53,8	3,1	0,1	43,0
1925—1926	36,1	7,4	0,5	56,0

Здесь явно прослеживается тенденция к росту производства более качественной и дорогостоящей продукции — консервов [49, с. 54—55].

Количество отечественных и японских рыбо- и крабоконсервных заводов на Камчатке в 1910—1926 гг. и объем произведенной ими продукции приведен в приложении 6.1.

6.6. УСТЬ-КАМЧАТСКИЙ ПРОМЫСЛОВЫЙ РАЙОН И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ РКЗ

Усть-Камчатский промысловый район, включавший р. Камчатку и находившиеся от нее по обе стороны морские рыболовные участки, с начала XX в. считался важнейшим во всем Охотско-Камчатском крае. Рыболовный сезон здесь начинался на месяц-полтора раньше, чем в остальных районах. Благодаря этому его продукция поступала на рынки сбыта первой, что давало возможность получить за нее наиболее высокую цену. Это обстоятельство в первую очередь оценили японцы,

которые после русско-японской войны 1904—1905 гг. приступили к его планомерному освоению. В 1926 г., перед появлением первого отечественного государственного РКЗ, их наиболее крупное рыбопромышленное акционерное общество «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша» имело здесь три своих завода и 14 морских рыболовных участков [69, л. 14].

В 1923 г. Центросоюз заключил с владивостокским управлением Дальрыбохоты договор на эксплуатацию участков «Нерпичий» и «Нижне-Камчатский» до этого находившихся в аренде у Демби. Сам Центросоюз работать на них не стал, а передал право аренды С. И. Перминову, ставшему посредником между местным населением, ловившим рыбу, и принимавшими ее японскими заводами.

По данным председателя районного рыбосовета С. И. Жукова, в сезон 1923 г. в районе Усть-Камчатка японское акционерное общество «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша» арендовало 12 морских участков, на которых оно добыло 2 228 582 шт. лососей. Кроме этого, общество скупило на реке 1 796 095 свежих рыбин. Из собственного улова и купленной рыбы японцы выпустили 222 943 ящ. консервов, засолили 649 983 шт. лососей, а также приготовили икру, жир и тук [70, л. 2, 5].

В отчете губбюро РКП(б) за зиму 1923—1924 гг. указывалось, что в районе Усть-Камчатка имелись три рыбоконсервных завода, из которых летом действовали два. Впрочем, точных сведений о количестве заводов на Камчатке в тот период губбюро не имело: по одним его данным их было 23, по другим — всего 17. «В Петропавловске нет точных сведения о действительном количестве заводов иностранных и русских...» Работа заводов носила сезонный характер, зимой они не действовали, а лишь охранялись русскими или японскими сторожами. Губернские власти, характеризуя японские предприятия, отмечали, что они строятся «очень быстро и легкой строительной конструкции. Местные предприниматели говорят, что это дело самое прибыльное. Организация завода... стоит иногда не свыше 10 000 руб., причем затраченный капитал возвращается, якобы, в первый же год работы» [18, л. 15—16].

ОКАРО, начавшее действовать на Камчатке в 1924 г., в районе Усть-Камчатка работало на двух речных участках. Принадлежавший ему морской промысел сдавался в субаренду фирме Тайхоку, выплачивавшей за это компенсацию в размере 36 333 руб. и 30 000 иен. Улов сдавался на японские рефрижераторные суда и РКЗ.

На промыслах ОКАРО работали 342 русских и 313 японца, а так же девять промысловых служащих [42, с. 146—147]. В этом сезоне ОКАРО, по данным помощника заведующего рыбными промыслами Г. Хлыновского, добыло в Усть-Камчатске 1 864 000 шт. лососей. Улов, в основном, был сбыт в Японию, на советском рынке общество понесло убытки. В итоге за сезон по району оно получило незначительную прибыль — всего 26 тыс. руб. [71, л. 24]. В 1925 г. ОКАРО начало эксплуатировать морской участок № 241, но и в этом году из недостатка капитала для организации производства собственной продукции оно вынуждено было часть улова сдавать японцам [69, л. 15].

Вопрос о создании мощных государственных РКЗ был поставлен в том же 1925 г. В «Докладе о ближайших мероприятиях по улучшению деятельности рыбопромышленности Камчатки» в качестве первоочередных мер назывались совершенствование оборудования промысловых участков с предположительными затратами на это 130 000 руб. и «на оборудование консервного завода на реке Палана (американского типа) — 10 000 руб...» Помимо этого, необходимой считалась постройка заводов «и в таких богатых промысловых районах, как Больше-рецк и Усть-Камчатск, что также необходимо включить в перспективную смету...» [72, л. 16—17].

Правление ОКАРО для расширения объемов производства, повышения рентабельности продукции и продвижения ее на иностранные рынки обратилось к правительству СССР с ходатайством о необходимости постепенного перехода от изготовления соленой рыбопродукции для Японии, Китая и внутреннего рынка к производству лососевых консервов. С этой целью оно «возбудило» перед ВСНХ и своими акционерами «вопрос о постройке или покупке собственных консервных заводов: в первую очередь в Усть-Камчатске и во вторую — в Озерной на западном побережье Камчатки». Вопрос о создании первого завода был «разрешен центром и акционерами утвердительно, на постройку или приобретение завода и на увеличение оборотных средств для его эксплуатации разрешен долгосрочный кредит из займа хозяйственного восстановления» [66, л. 167].

Правительство, согласившись с предложениями ОКАРО, ассигновало ему сумму в размере 800 тыс. руб. на сооружение в Усть-Камчатске первого отечественного государственного РКЗ. Для обеспечения его деятельности во Владивостоке решено было создать жестянобаночную фабрику (ЖБФ). Оборудование обоих предприятий при посредничестве Амторга намеревались заказать в США, а узкоколейные

железные дороги — в Японии. По плану ЖБФ следовало пустить в январе, а РКЗ — в мае 1927 г. [73, с. 34].

В планах на 1926 г. ОКАРО намеревалось «затратить 300 000 руб. на частичную уплату за имеемый быть купленным консервный завод и оборудование жестяночного завода. Расход будет произведен из займа на хозяйственное восстановление». К этому времени предложение правления общества правительству СССР «о развитии дела путем эксплуатации собственных рыбоконсервных заводов уже вынесено, рассмотрено и в части первого завода в Усть-Камчатске разрешено в благоприятном для общества смысле» [66, л. 5].

Летом 1926 г. в районе Усть-Камчатска развернулись работы по постройке первого советского государственного РКЗ: была приготовлена площадка и на нее завезены материалы и лебедки [37, л. 251 об.]. В следующем сезоне начались основные строительные работы и летом 1927 г. завод дал первую продукцию.

2 сентября 1925 г. помощник управляющего рыбными промыслами Г. Хлыновский докладывал секретарю камчатского губбюро РКП(б) Д. С. Бузину о возможных кандидатах на место управляющего будущим заводом. Среди них были технолог Д. С. Елисеев и заведующий факторией ОКАРО В. И. Волков. Первый закончил рыбохозяйственное отделение Тимирязевской академии и был знаком с постановкой рыбоконсервного дела на японских предприятиях. Второй, опытный рыбопромышленник, характеризовался как «превосходный знаток рыбного дела, недурной организатор, относящийся к порученному ему делу со старанием», но грубый с населением и не умеющий работать «с советскими, в особенности с профсоюзными органами» [74, л. 21].

В конечном итоге весной 1927 г. управляющим РКЗ был назначен Волков, а Елисеев стал заведующим производством.

В начале 1920-х гг. в районе, в среднем, ежегодно добывалось около 4 500 000 шт. лососей. Из них 2 000 000 — на реке, а 500 000 — на морских участках ОКАРО № 241 и 243. «Таким образом, мы, имея в своих руках более половины сырья, уже можем начать вытеснение японцев из этого района, если будем иметь возможность обработки этого сырья, для чего в первую очередь необходим консервный завод», — делал вывод Хлыновский.

Завод этот, по его мнению, был необходим не только по экономическим, но и по политическим соображениям. Государственное предприятие ОКАРО, выступая в качестве посредника, передававшего добытую рыбу японским промышленникам, являлось для местного

населения лишним комиссионером, отнимающим у него часть заработка. Для японцев же оно по-прежнему оставалось средством для получения сырья из недоступных им внеконвенционных вод.

«Такое политическое и моральное немислимое положение заставляет настаивать на том, чтобы наш советский рыбоконсервный завод был построен в этом районе как можно скорее, экономически эта мера оправдывается вполне... Наличие завода закрепит на нем эту важнейшую командную высоту, чрезвычайно поднимет авторитет советской власти на Камчатке и избавит от крайне тяжелого морального положения работников государственной рыбной промышленности» [69, л. 15].

Располагая одним речным и двумя морскими участками с выловом 2 500 000 шт., будущий РКЗ, имеющий шесть линий с нормой выработки в день 4 800 ящ., мог за день обработать 72 000 шт. лососей (из расчета по 15 рыбин на ящик). Такая пропускная способность была недостаточна для переработки всего улова, особенно во время рунного хода. Поэтому остальную рыбу предполагалось солить на участках или сдавать ее на японские заводы. В последующем, с устройством при заводе холодильника, избыточный сырец можно было бы накапливать в нем, а затем спокойно, без спешки использовать его.

За время рунного хода нерки завод мог произвести 48 000 ящ. и еще 43 330 ящ. после него. Из кижуча, который можно было полностью обработать во время его рунного хода, могло получиться еще 26 000 ящ., то есть всего за сезон завод должен был дать 117 330 ящ. Кроме этого, 200 000 шт. кеты, выловленной на реке, и оставшаяся рыба с морских участков (156 000 шт. нерки и 60 000 шт. кеты) могли быть засолены для японского рынка.

Штат будущего завода оценивался в 791 чел., из которых двое должны были работать постоянно (зимние сторожа), а остальные — сезонно. Из их числа на промыслах должны были находиться 168, а на заводе — 621 чел. В число промысловых рабочих входили 51 ловец, 10 курибанов (береговых рабочих по спуску и приему кунгасов), 51 обработчик улова, 15 катерников, два механика водокачки и лебедки, два кочегара и вспомогательный персонал. Всех их необходимо было нанимать в Японии. Предполагалось, что на морских участках будут работать всего трое русских: бондарь, кухарка и сторож.

Постоянных отечественных служащих предусматривалось восемь человек: управляющий, его заместитель, бухгалтер, три счетовода, заведующие морскими участками, транспортом и приемкой рыбы. Кроме них, намечалось иметь пять-шесть сезонных служащих:

приемщиков рыбы на речных участках и помощника заведующего морским участком № 243. Японских служащих требовалось четверо: сендо участков № 241, 243, переводчик и фельдшер. Месячный заработок японского рабочего определялся в 180 руб. Из числа рабочих завода 77 чел. должны быть квалифицированными, среди них шесть мастеров, три икрянщика, по десять кладовщиков и механиков, пятнадцать катерников, два специалиста тукового производства, четыре токаря, два кузнеца, литейщик и формовщик, три плотника, маляр и кровельщик и другие.

Вначале при расчете требуемой численности рабочих, обслуживающих консервные линии, рекомендовалось принять норму, сложившуюся на японских заводах, то есть 80 чел. на линию. Однако с учетом отсутствия в Приморье (откуда впоследствии предполагалось завозить отечественную рабочую силу) достаточного количества обученных консервщиков, было решено увеличить их число до 90 чел.

Из 540 производственных рабочих две трети должны были иметь советское подданство, а остальные — японское, причем последние должны были играть роль наставников для отечественного персонала. Так планировалось подготовить кадры для будущего советского рыбоконсервного производства [69, л. 16].

По расчетам Хлыновского, себестоимость будущей продукции завода и промыслов могла составить 1 813 168 руб., а с учетом расходов на фрахт и реализацию — 1 847 222 руб. 28 коп. Основные статьи затрат отражены в табл. 6.8.

Таблица 6.8

Статья затрат	Сумма затрат, руб.
Покупка сырца	305 000
Приобретение соли (20 000 пудов)	18 766
Затраты на тару (жесть и ящики)	752 761,46
Топливо различное, 3 222 т	98 100
Провоз рабочих и служащих	32 690
Торговые расходы (фрахт, страховка и пр.)	34 054,28

Потребность в топливе на сезон оценивалась по имеющимся опытным данным. Керосина для пяти катеров завода (с моторами мощностью по 35 л. с.) требовалось 5 250 пудов, для катера морского участка № 243 (35 л. с.) — 1 050, для речных катеров (моторы по 21 л. с.) — 1 920, для освещения морского участка с жилыми постройками — 16. Катер морского участка № 241 (35 л. с.) нуждался в 1 050 пудах бензина, электростанция завода — в 2 000 пудах нефти. Угля для производственных нужд

завода требовалось не менее 2 000, для лебедки морского участка — 75, для отопления и варки пищи — 605 т.

Стоимость проезда людей в один конец от Владивостока и Японии до Камчатки по ставке СТФ составляла 110 руб. за билет второго класса для служащего и 17 руб. за место в трюме для рабочего [69, л. 20].

Стоимость пуда чавычи и икры русского посла в 1925 г. во Владивостоке составляла 8 и 15 руб. соответственно. Консервы из нерки в Лондоне стоили 55—57 шиллингов за ящик (по результатам продаж фирмы Ничиро), поэтому предполагалось, что по умеренной цене в 18 руб. за ящ. нерки и 15 руб. за ящ. кижуча, они будут проданы непосредственно на промысле. Остальную продукцию намечалось реализовать в Японии по установленным ранее ценам: 60 коп. за штуку нерки бочечного посла, 52 коп. за бочечную кету и 50 коп. за кету засоленную сухим способом. Пуд икры японского посла оценивался в 4, тука — в 1,5, а рыбьего жира — в 3 руб. В конечном итоге смета предусматривала прибыль по заводу и промыслам в сумме 625 000 руб. [69, л. 21].

Приведенные выше соображения Хлыновского частично были использованы при составлении технического проекта завода и определении его планового задания. Однако многие фактические показатели построенного РКЗ существенно отличались от его рекомендаций.

Решением ВСНХ РСФСР 30 декабря 1926 г. ОКАРО было слито с другой организацией — Дальгосрыбтрестом, чье название перешло к новому объединению. По плану на 1927 г. Дальгосрыбтрест (ДГРТ) должен был работать в Усть-Камчатске на двух речных и одном морском участках. Кроме этого, планировалось начать эксплуатацию еще одного морского промысла, ранее сдававшегося фирме «Тайхоку». В этом году ДГРТ приступил к постройке своего РКЗ.

Себестоимость продукции района в 1927 г. должна была составить 2 236 тыс. руб. Из этой суммы на долю РКЗ приходилось 82,4 %. Предполагалось, что его постройка и слияние двух организаций в одну позволят выпустить в 1927 г. продукции на 30 % больше выработки ОКАРО за три года его деятельности на Камчатке [73, с. 35].

Строительство завода, проект которого разработал крупный специалист по рыбконсервному производству — норвежский инженер И. С. Саген, началось в апреле 1927 г. Возведением зданий руководил инженер Николаев. Координировал работу по созданию предприятия находившийся в Усть-Камчатске член правления ДГРТ В. Л. Бурыгин.

Оборудование заказывалось в США через Амторг на фирмах «Астория» и «Пакинг Корпорейшн», расположенных в Сизтле. Его установкой,

наладкой и оказанием технической помощи занимались американские инструкторы Киорк, Ре, Шоне, Соренсен, Барк и Родланд.

Стандарты на консервы, производимые первым государственным РКЗ «были полностью приняты испытанные на практике в Америке». Этому способствовали близость Камчатки к Аляске, однородность сырья (тихоокеанский лосось), широкий спрос на иностранном рынке на рыбу, консервированную «по американскому способу», и опыт по их выпуску, накопленный отечественными частными предпринимателями.

15 апреля, в разгар строительства, на заводе произошел сильный пожар, сопровождавшийся человеческими жертвами [75, № 29]. В огне жилого барака погибли несколько японских рабочих.

18 мая 1927 г. на первом заседании партбюро заводской ячейки ВКП(б) В. Л. Бурьгин докладывал о ходе работ. По его словам, до середины мая стройка шла крайне медленно, так как лед и штормовая погода не позволяли разгружать пароходы «Астрахань» и «Санта Анна», доставившие оборудование и материалы. Лед на р. Камчатке вскрылся во второй декаде мая. Задержка судов достигала 39 суток. К 18 мая с них удалось «выхватить» машины, материалы, паровые котлы и автоклавы, после чего работа на стройке закипела по 15 часов в сутки. По заявлению американцев, при таком темпе работ завод мог быть готов через три недели, к началу рунного хода рыбы. При разгрузке котлов один из них, стоивший 5 000 руб., был потоплен. Консервные машины установили сравнительно быстро, однако трансмиссии для них никак не могли доставить на берег. Работа по сооружению производственных зданий сдерживалась отсутствием кровельных гвоздей и шайб, которые из-за плохой погоды не могли сгрузить с пароходов. Не хватало леса: брусьев, теса и досок. Дополнительное количество лесоматериалов Бурьгин выписал из Владивостока, их ожидали на «Ставрополе».

Одновременно с постройкой производственных зданий сооружались жилища для рабочих. Отечественные плотники возводили бараки для русских, а японцев решено было поселить в бараки их же постройки, так как «наши плотники им не угодят». Из бытовых помещений недоставало кладовых, добротных уборных, рабочие размещались скученно. «В хороших условиях рабочие будут жить только в 1928 г.», — утверждала администрация промысла (от «двухнарной системы», то есть от размещения спальных мест в бараках друг над другом, удалось отказаться только в 1929 г. и то частично).

При вербовке рабочей силы во Владивостоке был допущен ряд промахов. В первую очередь, не удалось нанять достаточного количества

рабочих. Технического же персонала, с целью его практического обучения, специально было привезено больше, чем требовалось.

Работа американцев администрацию устраивала. Они принимали активное участие в установке машин как руководством, так и физически. Иностранцы «спецы» не терпели возражений, требовали немедленного исполнения своих распоряжений и привыкли к иному образу жизни, нежели русские, в результате чего администрации приходилось «ухаживать не только за ними, их женами, но и их собаками». Со стороны некоторых из них наблюдались факты грубого обращения с рабочими, один американец даже избил заводского ученика. Ему разъяснили советские законы и предложили расчет.

Заводские техники Луцков, Улатов, Степанов в большинстве работ не уступали «спецам», за исключением регулировки машин, в особенности консервных, — «где наши отстали: американцы сделают за час, наши потребуют, возможно, несколько дней, но все же сделают» [76, л. 3, 14].

Впрочем, отечественный инженерно-технический персонал не всегда находился на высоте. Так, приглашенный из Москвы инженер Лейман не справился с установкой труб и был отправлен на постройку узкоколейки. Техник Нейман грубо обращался с рабочими и, будучи регулярно пьяным, мешал ходу работ. Его дела решили передать инженеру Николаеву, а самого отправить во Владивосток [76, л. 6].

В связи с ожидаемым прибытием японцев была усилена охрана завода. До этого ее несли четыре русских и два японских сторожа. Опасаясь недоброжелательного отношения японцев к строящемуся РКЗ, в котором они видели серьезного конкурента, его руководство решило принять дополнительные меры безопасности. Для этого Бурьгин просил прислать из Владивостока нескольких сотрудников ГПУ. Во вторую очередь, по мнению администрации, следовало исключить контакты между японцами, приезжающими на советский завод, и работающими на РКЗ фирмы Ничиро. Для этого их основную массу сразу после прибытия планировалось отправить на морские промыслы, оставшихся 70 чел. разместить за заводом, ближе к устью реки в специально построенном временном бараке, а жилье уехавших снести.

Третьим шагом стало установление ночных дежурств между бараками советского и японских заводов. Наружная охрана также усиливалась: дневной караул теперь должны были нести два сторожа — русский и японец. Кроме этого, администрация промысла обращалась к местному ГПУ с просьбой учредить при заводе милицейский пост.

И наконец, всех непричастных к заводу, но проживающих на кошке: местное население и советского подданного японца Сасаду — являвшегося, по мнению администрации, «по-видимому, ничем иным как платным согладатаем Ничиро», решено было выселить [76, л. 4].

20 мая 1927 г. начались постоянные ночные дежурства бригадами, состоявшими из партийца и комсомольца. «Администрация промысла не будет возражать против оплаты из расчета поденной зарплаты партийцу, не вышедшему на работу после ночного дежурства. Этот расход, безусловно, окупится».

Контроль за ходом работ, наблюдение за настроением рабочих и деятельностью технического персонала возлагались на членов ВКП(б), связанных с бюро партийной ячейки и администрацией промыслов в лице Бурыгина и Волкова. Техническую часть курировал Семенов, строительную — Савостьянов, барак рабочих — Мешков, а охранную команду — ее начальник Надеждин [76, л. 5].

Вопреки ожиданиям, завод до начала рунного хода рыбы пустить не удалось, из-за чего он не смог переработать выделенное ему количество нерки. Поэтому выловленные 700 тыс. шт. лососей продали японцам. Дальрыба разрешила дополнительно поймать еще 500 тыс. В результате вместо плановых 80 тыс. ящ. консервов из-за позднего пуска и неопытности рабочих к 30 июня выработали только 30. При этом значительное количество банок оказалось с браком.

Местное население, сдававшее рыбу, зачастую вовремя не извещало о прекращении ее приема, чем вызывалось его неудовольствие и подрывался авторитет государственного предприятия [76, л. 14].

Первые дни действия завода показали, что люди на нем были расставлены неправильно и использовались неэффективно. Рабочее время расходовалось нерационально, наблюдалось своевольное перемещение работников. Казалось, что на предприятии имеется избыток рабочей силы, однако вскоре выяснилось, что это не так.

Значительная часть рабочей силы была привезена из Японии. Ее использование для отечественных частных хозяев или приказчиков было привычным. Они обычно не вмешивались в отношения между японцами. Руководил деятельностью японцев сендо — опытный специалист, являвшийся для рабочих непререкаемым авторитетом.

В соответствии с советскими законами о труде, заводской комитет решил заключить с японцами коллективный договор. Он устанавливал восьмичасовой рабочий день, еженедельный день отдыха, оплату 2 иены в случае работы в выходной день, дополнительную плату в

размере 1 сены за пуд на погрузочных работах в сверхурочное время. Через выборного артельщика вводилась выдача продуктов питания, мыла и спецодежды. Рабочим вручались расчетные книжки.

10 июля было проведено общее собрание японцев. На нем присутствовало около 200 чел. Собрание постановило прекратить производ японской администрации по отношению к своим рабочим и их избивание, улучшить питание и жилищные условия, для чего просить русских рабочих временно, до постройки барака, уступить японцам свое помещение. Кроме этого, решили не продавать предметы первой необходимости через сендо, а передавать их в руки нуждающихся. На собрании выяснилось, что сендо считал рабочим куичи (премии) не по 50, а по 40 иен со 100 коку (1 коку примерно 1,5 ц), а при расчете с ними за выданные товары делал наценку в свою пользу.

Управляющий заявил завкому о невозможности выполнения ряда требований из-за боязни остаться без японской администрации. Последняя против установления заработной платы на советский манер не возражала, но по поводу применения законов о труде решила обратиться к своему правительству. В то же время она резко выступила против введения дней отдыха, рабочих собраний и посещения японского барака членами завкома. «Вообще хотят, чтобы все было по старому, без применения наших законов о труде», — констатировал завком.

Первый день отдыха был «проведен в жизнь» 10 июля в разгар путины и встретил большое сопротивление японской администрации. На следующий день пьяный сендо Савада приехал с морского участка и избил в бараке выборного представителя рабочих Осаву. Затем в лакировальном отделении он ударил еще одного японца, а при отъезде заявил им, что «бил и бить будет». Вечером того же дня помощник сендо побил большого. Рабочие были возмущены и, требуя принятия мер, заявили, что объявят забастовку.

Завком, проведя с ними переговоры, предотвратил ее. Теперь основным требованием японцев остались извинения сендо перед избитыми. Заводоуправление вызвало японскую администрацию и потребовало принести их. В ответ сендо отдал распоряжение своим рабочим не выходить на работу, заявив, что договоренность о применении советских законов о труде не достигнута.

Завком вновь разъяснил представителям рабочих необходимость продолжения работы, которая после этого возобновилась. Японская администрация, утратившая авторитет среди соплеменников, извинилась за побои, но заявила, что трудиться в таких условиях не будет.

Заводоуправление и завком оказались перед выбором: остаться без сендо или сохранить старый порядок, не применяя коллективного договора. Окончательно решили отправить японскую администрацию на морской участок, оставив ее работать там до окончания сезона.

Отъезжая, она распустила слух, что рабочие не будут получать без нее зарплату и призывала их ехать с ней, а также пыталась увести с собой заводской катер «Кит». Завком вновь собрал общее собрание, на котором управляющий заводом Волков разъяснил, что после отъезда сендо японцы будут получать зарплату через ДГРТ.

С сендо уехало сорок рабочих, часть из них потом вернулась. На РКЗ остались 194 чел. разных специальностей и восемь представителей старой администрации. Завком совместно с японцами назначил новое руководство из числа ранее работавших на подобных должностях, и представил их на утверждение управляющему заводом. Работа продолжилась. На первых порах у новой администрации возникали сложности в общении с рабочими, из числа которых она вышла, но затем все встало на свои места. Японцам объявили заработную плату, куичи и оплату за выгрузку, распределение которых теперь должно было происходить при участии их представителей [77, л. 72—73].

Несовершенство повременной оплаты, установленной коллективным договором, снижало производительность труда и вызывало увеличение рабочего дня за счет сверхурочных часов. Договор с японцами определял разницу в зарплате труда рабочих одних и тех же квалификаций: на промыслах действовала премиальная система куичи, на заводе — сдельная повременная плата за сверхурочные часы на хозяйственных и погрузочных работах. Это также неблагоприятно отражалось на настроениях японцев и могло служить почвой для развития конфликтов [78, л. 15—16].

Старая японская администрация, уехавшая на морской участок, 19 июля прекратила работу и потребовала отправить ее на родину. В дальнейшем кризис разрешался при участии японского консула в Петропавловске С. Огата [76, л. 26].

30 июля 1927 г. на заводе состоялось первое производственное совещание, подведшее итоги строительства и предварительные результаты работы. С докладом о техническом состоянии предприятия выступил главный инженер И. С. Саген. Он заявил: «Завод построен по последнему слову техники. Все машины заказаны на одном из лучших американских заводов. Не установлены только потрошительные

машины-автоматы “железный китаец”, но эти машины имеют свой недостаток — они мнут рыбу, если она немного мягкая».

Американский инженер Киорк и другие «спецы» были удивлены темпом строительства. «Наш завод построен очень быстро, время постройки можно считать рекордным. Механики и рабочие, строившие завод, приложили все старания, поэтому завод удалось построить вовремя. Русские рабочие, а в особенности женщины, быстро привыкли к работе. Для первого сезона количество вырабатываемых консервов достаточно и удовлетворительно по качеству». Иностранным инженерам казалось необычным и то, что на производственном совещании присутствовали рядовые труженики, которые высказывали свое мнение по различным вопросам.

Завод был построен всего за три недели вместо предполагавшихся двух месяцев. От проекта он отличался тем, что из-за недостатка рабочей силы было установлено всего шесть консервных линий вместо девяти. Для обслуживания девяти линий требовалось минимум 450 чел., а в наличии их было всего 329. На заводе не хватало квалифицированных рабочих рук: некомплект кочеваров, смазчиков и других специалистов составлял 40 чел.

Все техническое оборудование предприятия оценивалось в 150 тыс. долларов США или 300 тыс. руб. Машины и станки, за исключением потрошительных, являлись вполне современными. Для повышения эффективности механизмов было решено к концу сезона внедрить в них усовершенствования, применявшиеся на японских заводах.

Паровые котлы, несмотря на потерю одного из них, обеспечивали нормальную работу оборудования, однако вскоре у них обнаружилась течь. Ее причиной являлись частые пуски и остановки, вызванные неравномерной подачей рыбы: при ее отсутствии котлы останавливались и остывали, а при поступлении рыбы в них приходилось слишком быстро поднимать пары. Резкие теплосмены нарушали плотность соединений.

Расход топлива оказался выше расчетного на 5 % из-за отсутствия наружной теплоизоляции как самих котлов, так и автоклавов, в которых стерилизовались консервы. Кроме этого, было отмечено, что на одинаковый объем произведенных консервов в разные дни расходовалось различное количество угля. Причиной этого стало неравномерное давление пара, обогревающего автоклавы, поддержанию которого с этого времени стали уделять особое внимание.

Заведующий производством Д. С. Елисеев привел следующие сведения о работе предприятия. На 30 июля оно обработало 980 тыс. шт.

лососей, из которых приготовило 57 000 ящ. консервов и 1 700 пудов икры. Консервные банки, изготовленные во Владивостоке, имели большой процент брака: полуфунтовые — 2 %, фунтовые — 2,5 %. Банки повреждались также на мойке и в складе: при снятии с транспортера рабочие бросали их, и они мялись. Работа закаточных машин осложнялась тем, что отсутствовали станки для проверки качества тары. Банки с продукцией мялись и из-за того, что на автоклавах недоставало людей: имевшиеся поднимали вагонетки ломами и деформировали их.

Бездействие трех закаточных станков на производительности завода не отразилось, так как их пропускная способность оказалась выше предполагаемой (110 банок в минуту вместо 75). Один из действующих станков вышел из строя из-за неправильной смазки, так как в результате плохого учета материалов и инструментов вместо смазочного масла в него попало растительное. Производительность резчиков и мойщиков составляла 2—3 рыбины в минуту и значительно уступала имевшейся на японских РКЗ. На мойке рыбы использовалось до 35 чел., которые не всегда успевали за разделочными машинами. В среднем, на один ящик консервов расходовалось 16 лососей. Это заметно превышало расход рыбы на соседних заводах фирмы Ничиро.

В конце июля консервное производство остановилось, завод начал лакировку консервных банок, завершив ее к началу сентября. Число завезенных банок значительно превышало возможности предприятия, а оставленные на следующий год они могли заржаветь. Лакировка должна была защитить их от коррозии на время зимнего хранения. В ее ходе много сил тратилось на протирку банок от соленой воды, которой их промывали. Расчетной производительности лакировальных машин (1 000 ящ. в сутки) достигнуть не удалось [77, л. 80—85].

Во второй половине августа предприятие стало готовиться к закрытию сезона. 22 августа началась погрузка консервов на пришедшие пароход СТФ «Индибирка» и японское судно. В ее ходе произошло очередное недоразумение, связанное с недостаточным информированием рабочих об условиях оплаты за работу. «У рабочих создалось мнение, что подача ящиков из склада на элеватор (транспортер. — С. Г.) должна быть оплачена как погрузочная работа. Надеясь заработать, наиболее молодая и работоспособная часть рабочих начала усердно работать, дабы оставить эту работу за собой. Но когда... сказали, что эта работа не погрузочная, а хозяйственная и никаких добавок к зарплате не будет, то рабочие, проработав восемь часов усиленным темпом, заявили, что благодаря усталости продолжать работу не могут и ушли с работы» [76, л. 41].

Администрация завода и завком решили, что началась забастовка, переписали оставивших погрузку, думая «припугнуть» их, но это не подействовало. Утром 23 августа администрация объявила о том, что за подачу ящиков из склада на транспортер будет доплачиваться по 2 коп. за ящик. Погрузка продолжилась. Через некоторое время среди рабочих распространился слух о том, что доплаты не будет, и начались разговоры о том, что надо бросить работу.

Чтобы не задерживать пароход, ячейка ВКП(б) решила привлечь к погрузке членов завкома, всех комсомольцев и партийцев, а также заводскую охрану. Беседы с рабочими и разъяснение того, что в соответствии с коллективным договором оплата производится только за съемку ящиков с транспортера на берегу, дали положительный результат. На будущее же решили «проработать вопрос» о возможности сдельной оплаты работы в складе [76, л. 41].

2 сентября в Усть-Камчатск пришел «Ставрополь». 4 сентября первая смена рабочих до обеда заканчивала лакировку оставшихся банок и завершала погрузку ранее прибывшей «Индикирки». Рабочие второй смены готовились к отправке во Владивосток и получали расчет. После обеда рассчитывалась первая смена. Вечером рабочие, нанятые во Владивостоке, иностранные специалисты, заводская охрана и артель строителей сели на пароход. «Индикирка» с пассажирами и 12 тыс. ящ. консервов ушла на следующий день.

Для полного свертывания завода на нем остались сорок русских рабочих, японцы и администрация в составе Бурыгина, Волкова и Сагена. Они догрузили японский пароход. Остаток консервов принял «Ставрополь», он же взял последних рабочих. На судах для них организовали кухни, имелся запас продуктов. Кроме этого, часть рыбных консервов была выдана отъезжающим на руки. Для охраны заводского хозяйства на зиму остались два вновь нанятых сторожа [76, л. 43].

Постройка РКЗ № 1 стоила 1 300 тыс. руб., первый сезон его работы дал выручку в размере около 1 900 тыс. руб. Так был сделан «первый крупный шаг по пути индустриализации Камчатки». Огнине на полуострове существовал «большой советский завод».

Из общего количества лосося, добытого в Охотско-Камчатском крае в 1927 г., оценивавшегося в 10,5—11 млн пудов, в консервы было переработано не более 1,2—1,3 млн. В то же время в США всего 10 % улова засаливалось, а 90 % шло на изготовление консервов. По американским данным, в 1927 г. на Камчатке было изготовлено 817 835 ящ.

продукции. Ее основное количество — 701 994 ящ., то есть 85,8 % — пришлось на долю фирмы Ничиро [79, л. 71, 78].

4 июня 1927 г. было организовано АКО. В его состав вошел завод ДГРТ, получивший название «РКЗ № 1 АКО». В сентябре 1927 г. АКО признало необходимым иметь в США и Японии при Амторге и торговом представительстве своих работников, при помощи которых приобретать требующееся ему консервное оборудование. При этом оно планировало отказаться от посредничества Госторга СССР и вести все дела напрямую. Председателю правления АКО С. П. Нацаренусу поручалось «возбудить в Москве... ходатайство о разрешении иметь своих представителей в Японии и Америке». Для размещения заказов в США откомандировывались Нацаренус и инженер Саген. С последним договор на 1928 г. общество заключило 3 ноября 1927 г. [80, л. 268].

31 октября 1927 г. правление общества рассматривало план развития рыбной промышленности на 1928 г. Одним из главных направлений его деятельности отныне становилось «максимальное получение продукции в виде консервов», позволявшее заработать на внешних рынках наибольшее количество валюты, которую затем можно было использовать для развития собственного хозяйства. В результате обсуждения была принята программа расширения сети РКЗ, включавшая постройку второго завода в Усть-Камчатске и третьего в Озерной. Кроме этого, РКЗ № 1 расширялся с шести до восьми линий. Для утилизации отходов консервного производства следовало пустить жиротуковые заводы. Как перспективная, перед промышленностью ставилась задача «получить хозяйственный эффект не благодаря количеству рыбы, а благодаря повышению качества продукции».

30 ноября 1927 г. были утверждены эксплуатационные и строительные сметы действовавших и новых РКЗ [80, л. 264, 274]. Окончательную сумму капитальных затрат на развитие камчатского рыбоконсервного производства определил 26 марта 1928 г. Совет АКО, заседавший в Москве под председательством А. И. Микояна. На постройку трехлинейного РКЗ № 2 в Усть-Камчатске он выделил 607,9 тыс. руб., на сооружение РКЗ № 3 в Озерной — 346,9 тыс., на переоборудование РКЗ № 1 — 261 тыс.

«Считая развитие консервного производства в Охотско-Камчатском крае важнейшей и первоочередной задачей госпромышленности, констатировать правильность намеченной в этом отношении работы АКО, выражающейся в расширении построенного в 1927 г. ДГРТ РКЗ № 1 в

Усть-Камчатске (с шести до восьми линий), в постройке второго усть-камчатского и первого озерновского заводов...» — заключил Совет.

Уверенность в получении «некоторого минимума морских участков, как в Усть-Камчатском, так и в Озерновском промысловых районах» у АКО появилась после подписания советско-японской рыболовной конвенции 1928 г. Этим создавалась прочная юридическая база для расширения деятельности государственных предприятий.

Однако по заключению рыбного директората ВСНХ СССР по строительству РКЗ на Камчатке в 1928 г., АКО лишь в перспективе учитывало возможность дальнейшего расширения числа промыслов и объемов вылова. Свои расчеты оно строило на том количестве сырца, которым располагало ранее. В связи с этим проектируемые РКЗ могли оказаться недогруженными. Так, недогруз РКЗ № 2 в 1928 г. мог составить 55 %. Тем не менее, правительство СССР считало его постройку целесообразной, объясняя ее тем, что он «позволит максимально использовать массовый ход красной рыбы, что увеличит выход наиболее дорогих консервов, а с 1929 г., с получением новых участков в Усть-Камчатском районе, этот завод будет работать с полной нагрузкой».

Если бы новые участки получить не удалось, то в сумме мощность усть-камчатских заводов могла оказаться недоиспользованной на 20 %, «какой недогруз, хотя и делает работу менее рентабельной, но вполне целесообразной по соображениям увеличения ценности вырабатываемой продукции по валютным расчетам».

Создание в Усть-Камчатке второго завода в пять линий и расширение первого до восьми увеличивало их проектную мощность до 195 000 ящ. за сезон (по 15 тыс. ящ. на линию). Для достижения такой выработки требовалось выловить 2 730 000 шт. нерки (из расчета 14 шт. на ящик). При этом фактически, по наблюдениям за 1924—1927 гг., АКО располагало всего 2 500 000 шт., добываемыми на морских и речных промыслах. Таким образом, до полной загрузки заводов не хватало 230 000 шт. или 9,2 % сырца.

«Если учесть, что постройка второго завода дает возможность использовать в максимальной степени массовый ход красной рыбы, ежедневное поступление которой превышает суточную производительность завода, даже усиленного двумя новыми линиями (РКЗ № 1. — *С. Г.*), требующих свежья не более 90 000 шт. при ежедневном вылове только с реки, не считая морских участков, свыше 120 000 шт., и с 1928 г. можно ожидать получения новых участков, — следует признать некоторый недогруз заводов по смете не имеющим большого значения и

констатировать полную целесообразность построек в Усть-Камчатском районе», — заключил директорат ВСНХ [81, л. 79—80 об.]. Смета на сооружение завода включала расходы в размере 408 652 руб. [82, л. 2].

В преддверии расширения предприятий выявилась необходимость оперативной подготовки отечественных специалистов-консервщиков, «используя при этом в первую очередь лиц, окончивших рыбохозяйственное отделение Тимирязевской сельскохозяйственной академии». Пока же их недостаток вновь намеревались восполнить приглашением иностранных инженеров и техников [81, л. 22 об.—23 об.].

29 апреля 1928 г. АКО приняло решение о расширении владивостокской ЖБФ. Для этого выделялось до 50 тыс. руб. Ввиду растущего спроса на консервы в фунтовой упаковке изменялись размеры ящиков, что следовало учесть при заказе ящичной клепки [80, л. 140].

В начале весны 1928 г. Рыбный отдел АКО отправил из Владивостока в Усть-Камчатск первые пароходы: «Эривань» отошла 21, а «Томск» — 28 марта. На них посадили 321 строителя и монтажника, 570 японцев, погрузили материалы и механизмы. Плавание «Эривани» протекало при благоприятной погоде. Судно пришло на место 31 марта. На следующий день оно начало разгружаться. По сообщению В. И. Волкова, «на первом пароходе выехал технический персонал и исключительно русские рабочие, а рабочие-строители выехали на “Томске”, который прибыл около половины апреля. Приходилось обходиться только японскими рабочими» [80, л. 129, 158].

Управляющим РКЗ № 2 был назначен А. Т. Охремец. Его заместителем В. А. Встовский ранее служил у Демби.

Работы на территории завода, располагавшейся в десяти с небольшим километрах от РКЗ № 1, начались 1 апреля. Вначале ее требовалось очистить от снега. На это потратили много времени и сил, так как снег на протяжении всего апреля шел почти ежедневно, а его глубина достигала 2,25 м. Постройка основного производственного здания развернулась 3 апреля, на следующий день приступили к сооружению барakov для русских рабочих [78, л. 91].

К 13 апреля площадку очистили от снежных заносов. Вначале работали японцы, затем к ним присоединились 55 русских строителей, прибывших на «Томске». Первый русский барак был построен 18 апреля, второй — 1 мая, плотницкие работы на здании завода, водоканалке, складах и икрынке закончились в первой половине мая. Остальные постройки завершили к 1 июля, а сооружения непроизводственного назначения (лавка, баня, фельдшерский пункт) — к 10 июля.

«Жилищные условия на Втором заводе первое время были очень скверные. Когда мы приехали, были только засольные сараи для рыбы, которые мы должны были приспособить для жилья... Для этого мы обшивали войлоком помещения, устанавливали камины... По окончании постройки того или иного барака переселяли рабочих» [80, л. 160].

Всего на территории РКЗ № 2 за сезон 1928 г. были возведены следующие строения, табл. 6.9 [78, л. 87].

Таблица 6.9	
Строения	Стоимость, руб.
1. Здание завода площадью 2 606,9 м ²	76 366
2. Склад для консервов площадью 1 310,5 м ² ,	21 748
3. Навес для лакировки банок	14 365
4. Склады для материалов (2 шт.)	14 103
5. Здание икрянки площадью 225,6 м ²	5 731
6. Пожарный сарай	631
7. Водокачка площадью 85,44 м ²	2 582
8. Баня	7 360
9. Бараки для русских рабочих (2 шт.), 673 м ²	43 121
10. Барак для женщин	9 033
11. Барак для японцев площадью 391 м ²	10 787
12. Кухня и столовая	13 191
13. Продуктовая лавка	891
14. Транспортёры: речной (174,3 м) и морской	16 302
15. Пристань речная площадью 81 м ²	1 774
16. Пристань морская площадью 72 м ²	1 809
<i>Внеплановые постройки:</i>	
17. Закрома для хранения рыбы	включена в п. 14
18. Фельдшерский пункт	4 245
19. Кузница	630
20. Кухня для японцев	645
21. Отхожие места на 8 очков, 6 шт.	2 640
Всего:	247 954

Монтаж оборудования начался 23 мая. Его вели девять специалистов — семь слесарей и два американских техника. Их работа тормозилась отсутствием части оборудования и некоторых материалов, которые фрахтованный пароход «Гросхольм» доставил на месяц позже намеченного планом срока. Опоздание судна привело к тому, что технический руководитель стройки И. С. Саген перебросил большинство квалифицированной рабочей силы, за исключением семи слесарей, с РКЗ № 1 на РКЗ № 2 затем, чтобы к рунному ходу лосося успеть запустить хотя бы его. В результате Второй завод был готов только к 21 июля.

По свидетельству очевидца, «пароход из Америки опоздал и таким образом постройка самого завода... задержалась. Пароход с материалами прибыл из Америки только 3 мая. Все, что было погружено на этом пароходе, представляло из себя настоящий хаос. Так, например, все материалы, машинные части, котлы первого, второго и третьего промыслов и часть петропавловского груза были перепутаны и для того, чтобы снять часть грузов Первого завода, нужно было снимать несколько частей Третьего завода. Получалось так, что нужно было снимать на кунгасы 6—12 т груза Третьего завода, для того чтобы достать груз Первого или Второго завода и снова поднимать их на пароход. Сам пароход не был приспособлен для больших тяжестей, лебедка была слабая, и все это не могло не отразиться на работе при разгрузке. Кроме того, приходилось пароходу переходить четыре-пять раз со Второго завода на Первый при разгрузке. Все эти причины отдали окончание постройки завода на тридцать дней» [80, л. 159].

Рабочих, служащих, материалы и оборудование для РКЗ № 2 доставили, в общей сложности, шесть пароходов СТФ и фрахтованные суда. Первой пришла «Эривань». Ее выгрузка, прерывавшаяся штормом, длилась пять дней. Ею занимались пять кунгасов, буксируемых заводским катером «ОКАРО № 5». Из-за частых отказов его мотора кунгасам неоднократно приходилось ходить к пароходу и обратно на веслах, что требовало от работающих значительных физических усилий. 10 апреля на помощь с РКЗ № 1 прибыл катер «Нярка» и на следующий день выгрузка закончилась.

9 апреля в Усть-Камчатск пришел «Томск». Поздно вечером 10 апреля он перешел ко Второму заводу. Его разгрузка двумя катерами и шестью кунгасами шла высокими темпами: за день обрабатывали до 75 кунгасов. Выгрузка «Томска» также прерывалась штормами и закончилась 18 апреля. 24 апреля в Усть-Камчатск прибыла «Индибирка», 26 апреля она встала под выгрузку на РКЗ № 2. В этот день от судна отошли всего 17 кунгасов. «Индибирка» имела неудачное расположение трюмов и малые размеры их горловин, поэтому ее разгрузка шла медленнее, чем других судов. 27 и 28 апреля работы из-за плохой погоды приостановились. 29 апреля они продолжились и завершились вечером следующего дня.

Японские суда «Кирин-Мару» и «Зуйко-Мару», привезшие консервные банки, соль, уголь, разгружались во время спешной подготовки к постановке неводов и не менее спешной обработки «Гросхольма», доставившего оборудование. «Кирин-Мару» выгружался с 28 мая по

3 июня, «Зуйко-Мару» — 4 и 5 июня людьми, которых можно было выделить без ущерба для других работ. С этих судов сняли 21 305 соломенных и джутовых кулей с углем и солью, 34 024 ящ. полуфунтовых банок и крышек к ним, 77 японских морских неводов. Опоздание «Гросхольма» и состояние его груза послужили главной причиной задержки пуска завода.

Плохая работа СТФ в 1928 г. и, в частности, эпизод с «Гросхольмом», стали одной из причин, по которым АКО решило обзавестись собственным транспортным флотом. «Взять хотя бы такой пример: с момента, когда мы можем впервые доставить груз на Камчатку, до момента, когда завод должен быть пущен в ход, имеем двадцать дней. Насколько это важно, чтобы груз во время прибыл на Камчатку, доказывает пример парохода “Гросхольм”, на душе которого лежат несколько тысяч ящиков», — докладывал транспортный отдел правлению АКО в октябре 1928 г. [80, л. 192].

Недостатки в организации учета прибывающих грузов, наблюдавшиеся в 1927 г. на РКЗ № 1, повторились и на Втором заводе. Часть грузов не имела документов, и наоборот — вместо некоторых из них пришли одни бумаги, а снабжение оказалось выгруженным в других местах. Бухгалтерия РКЗ № 2 состояла из 11 чел., но из-за отсутствия конторы и жилья большинство счетоводов размещались на Первом заводе. Позже часть русского барака отгородили под общежитие для них и контору.

«Второй завод по своим планам, по своей системе, конечно, лучше Первого: просторнее, больше света, хорошо сконструирован, нет надстроек, которые есть на Первом заводе. Рыба с элеватора поступает наружу, а железные китайцы, служащие для потрошения, [стоят] внутри здания, все отбросы проталкиваются наружу, поступают из конвейера на вагонетку, а с вагонетки — в яму для отбросов... Водокачка и все отделения завода расположены гораздо лучше и удачнее, чем на Первом заводе, потому, что Первый завод строился впервые, а постройка Второго имела уже некоторый опыт» [80, л. 159].

Вот еще одна оценка: «Второй завод производит великолепное впечатление, построен очень хорошо, достаточно просторный, светлый. Помещения все удачные, единственный навес для охлаждения консервных банок, который необходимо расширить, а также консервный склад на 30 тыс. ящиков. [Он] достаточен, но на будущий год при увеличении программы [его] необходимо расширить. Жилплощадь достаточная, что же касается японской рабочей силы, то для нее необходимо увеличить жилплощадь, так как имелось много нареканий со стороны

профсоюзников. На будущий год японские рабочие будут завозиться гораздо меньше, поскольку постройка завода закончена, и будет производиться только оборудование его» [80, л. 166].

РКЗ № 2 приступил к работе 21 июля. Первые дни его деятельности сопровождалось устранением дефектов монтажа оборудования, после чего оно работало вполне исправно. «Вся работа по механическому оборудованию этого завода произведена механиком тов. Чигриновым». За успешный труд правление АКО решило «увеличить оклад содержания тов. Чигринову на 25 руб. в месяц за время работы на заводе с 24 апреля по 13 октября 1928 г...».

«Оборудование завода было произведено очень удачно; были такие дни, когда не было никаких перебоев в станках, и таких дней было больше, в то время когда Первый завод страдал этими перебойми все время. Остановка завода была весьма небольшая» [80, л. 25 об., 166].

Часовую производительность линии в августе 1928 г. довели до 40 ящ. полуфунтовых банок и 61 — однофунтовых. Она существенно уступала мощности соседнего японского завода (соответственно 50 и 80). «Мы имели производительность в 40 ящиков в час, а когда перешли на кижуч — 45 ящиков в час. Довести завод до максимальной нормы в этом году мы не в состоянии, потому что недостаточной квалификации рабочей силы было на заводе. Русские рабочие не могли справиться со станками, и происходили по 15—20 минут задержки; приходили американцы и быстро пускали...» [78, л. 92].

К концу сезона, завершившегося 12 августа, завод выработал 27 582 полуфунтовых и 1 676 ящ. однофунтовых банок.

Рыбой РКЗ № 2 обеспечивали морские участки № 241 и 243. Неводы на них поставили 3 и 4 июня до начала рунного хода, пришедшегося на 10 июня. В этот день один из участков поймал 45 248 шт. лососей. Оба участка обслуживал один катер, который не справлялся с вывозом рыбы, особенно во время ее рунного хода. Перебоев в работе промыслов не было только потому что пока завод не действовал, пойманный сырец сдавался фирме Ничиро, присылавшей за ним свои катера. К 12 августа оба участка выловили 902 910 рыб. Из них:

- 328 990 нерок сдали в переработку на завод;
- 20 218 кетин, 1 427 чавыч и 140 кижучей засолили в чанах;
- 494 650 нерок продали фирме Ничиро;
- 6 137 чавыч передали американской компании.

Ход лосося в 1928 г. был больше и начался раньше, чем в предыдущие годы. Работе на море в июне и июле благоприятствовала хорошая

погода. Кроме лососей, промыслы пытались наладить лов сельди и крабов. В начале мая для этого приготовили неводы, но так как вся рабочая сила была занята на постройке завода и выгрузке пароходов, то взамен них установили 12 небольших сетей. Ими с 4 по 22 мая поймали 1 347 шт. хорошей, но маложирной сельди. 24 мая селедочные сети уничтожил шторм. В дальнейшем эти опыты не возобновлялись.

Для пробного лова крабов 3 мая в Камчатском заливе на расстоянии 6—9 миль от берега на глубине 200—300 футов (60—90 м) выставили 184 крабовых сетки. Из-за отсутствия катеров, занятых выгрузкой пароходов, проверить сети после их установки не смогли, а затем стихия их сорвала с якорей и унесла в море. Выяснить, попали ли в них крабы или нет, не удалось [78, л. 93—96].

Работы по расширению РКЗ № 1 начались 23 апреля 1928 г. после приезда русских рабочих. С конца апреля по июль здесь возвели 14 построек: здание тукового завода, икрянку, навес для лакировки банок, склады, лавку, копилку, кузницу, барак для русских рабочих, склад товаров фактории АКО, баню, помещение для «железных китайцев» и летнюю клубную сцену. Большая часть сооружений предусматривалась ранее утвержденной сметой. Барак в нее не входил, но «из-за тесноты, которая была обнаружена на заводе, необходимо было построить этот барак, тем более что материал для барака в разобранном виде был на промыслах от прошлого года» [80, л. 160].

Переоборудование предприятия решили не начинать до прибытия из США парохода с консервными машинами. Иначе, если бы в пути с судном что-либо случилось, то разобранные механизмы не удалось бы быстро восстановить. В крайнем случае, предприятие должно было работать на станках, смонтированных в прошлом году. Новое оборудование прибыло благополучно. Оно заработало 9 июня. В течение первой недели его лихорадило, в результате чего часть улова (242 тыс. шт.) пришлось продать японцам. Вскоре удалось наладить бесперебойное действие машин и достигнуть выпуска 6 тыс. ящ. в день.

Завод обслуживали две смены. По мнению В. И. Волкова, это «дало неблагоприятные результаты. Для ежедневного ремонта, регулирования и стерилизации машин требуется не менее шести часов, поэтому работать в две смены невыгодно, требуется больше людей. Надо принять за правило на будущее время, чтобы работали только одной сменой» [80, л. 161].

В сезон 1928 г., длившийся с 27 апреля по 7 октября, на РКЗ № 1 и промыслах трудились 1 031 рабочий и служащий. Среди них 149 чел.

имели среднее и высшее образование, остальные — начальное или были неграмотны (в основном, японцы). Как и в прошлом году, здесь присутствовали иностранные специалисты. С учетом того, что за сезон 1927 г. отечественный технический персонал многому научился, количество «спецов» признавалось большим, чем необходимое (не более трех-четырех) [83, л. 442].

В 1928 г. на оба завода АКО из Владивостока прибыли 282 женщины и поступили на работу 16 местных жительниц. На РКЗ № 1 находились 200 работниц, на РКЗ № 2 — 98. Среди них были 27 служащих и 47 домохозяйек, основную же массу составляли бывшие работницы различных предприятий. Многие женщины не имели достаточных навыков работы на рыбных промыслах: из них первый сезон трудились 174 чел., второй — 55, третий — 25, четвертый — 14, пятый и более — 30. Ранее на разных промыслах работало всего 124 чел. 164 работницы имели возраст от 17 до 30 лет, 134 — от 30 до 50 лет. Среднее образование было у 55 из них, низшее — у 150, неграмотных и малограмотных насчитывалось 93 чел. Трудились женщины хорошо, руководство обоих заводов отмечало с их стороны большой интерес к получению профессиональных навыков и повышению квалификации [84, л. 15—16].

В связи с отъездом из Владивостока на консервные заводы значительного количества женщин, окружной комитет Союза пиццевиков обратился к АКО с ходатайством об отпуске средств для организации детских яслей. Просьба не осталась без ответа. 16 мая было решено «считать необходимым принять участие в организации детских ясель, отпустив для этой цели 2 500 руб.» [80, л. 145].

Принятые на завод местные жители и японцы, завербованные в Хакодате, не прошли медицинское освидетельствование [84, л. 18—19].

Среднемесячная зарплата рабочих и служащих РКЗ № 1 в сезон 1928 г. представлена в табл. 6.10.

Таблица 6.10

Специальность	Зарплата, руб.
	<i>Отечественный персонал:</i>
Заводской рабочий	95,0
Ученик	55,0
Рабочий на мойке	105,0
Механик	300,0
Слесарь первой руки	275,0
Слесарь второй руки	230,0
Кочегар	210,0
Кузнец, машинист	250,0

Продолжение табл. 6.10
Зарплата, руб.

Специальность
Электромонтер
Счетовод
Табельщик

320,0
160,0
175,0

Японский персонал:

Рабочие на производстве 96,0—101,0
Обслуживающие рабочие 87,3—99,0
Квалифицированные рабочие 204,61—215,4

Средняя заработная плата квалифицированных рабочих была в 2,5—3 раза выше, чем у неквалифицированных. Тем не менее, они выражали недовольство низкими, по их мнению, заработками [83, л. 443].

В 1928 г. заработал вновь построенный жиротуковый завод. Утилизации отходов консервного производства в предыдущие годы не уделялось достаточного внимания, хотя оно сулило немалые дополнительные выгоды. «Ни в какой другой отрасли нашей промышленности мы не встречаем подобного нарушения принципов экономии, как в дальневосточном рыболовстве. Так, например, река Камчатка ежегодно дает около 10 000 т. В случае развитого консервного производства, когда остатки от разделки рыбы составляют 40—46 % веса рыбы, на камчатском речном промысле будет скапливаться от 4 000 до 4 600 т ежегодно», — говорилось в одной из работ того времени, посвященной развитию производительных сил Дальнего Востока [85, с. 111—119].

С учетом того, что технологические процессы рассматриваемого периода обеспечивали выход 40 % тука и 6,5 % жира от веса перерабатываемых отходов, в районе ежегодно терялось около 1 720 т муки и 280 т жира на общую сумму около 250 тыс. руб.

Вопрос о создании вспомогательного утилизационного предприятия решался осенью 1927 г. Заместитель председателя дальневосточного комитета Севера К. Я. Лукс во время поездки по восточной Камчатке поставил перед РКЗ № 1 «вопрос о выработке собачьего корма». Завод «принял предложение, ибо считает, что выгоднее и целесообразнее для Камчатки и всего советского хозяйства использовать головы и отбросы не на туку, а на снабжение собак дешевым и питательным кормом. Конечно, питательность и пригодность состава корма будет предварительно проверена. Предполагается выработать весь корм кубическими галетами в однодневную порцию...» [75, № 70].

Предложение Лукса преследовало цель более рационального использования рыбных богатств Камчатки. Проблема собачьего корма в 1920-х гг. занимала умы дальневосточных администраторов, видевших в ее

решении возможность увеличить сырьевую базу. По статистическим данным за 1924 г., население Петропавловского района заготовило для себя и собак 3 013 352 шт. лососей. Председатель Тигильского райревкома свидетельствовал о том, что в его районе в 1927 г. имелось 5 000 собак, ежегодно съдававших рыбы на 131 000 руб., в то время как все население потребляло ее только на 108 000 руб. Власти Олюторского района установили следующую ежегодную норму потребления рыбы: «200 шт. крупной на одного едока и на одну собаку 150 шт. крупной» [86, л. 3, 15; 87, л. 6]. Сведений о том, что производство «собачьих галет» в Усть-Камчатске было налажено, не найдено.

Первый утильзавод выпускал рыбий жир и тук, перерабатывая 5 т сырья в час. «Этот завод состоит из целого ряда отделов, связанных между собой конвейерами и элеватором. Отбросы с пристани поступают непосредственно на элеватор, который подает их в запасные чаны, из чанов идут в конвейер, потом в мясорубку, которая измельчает куски мяса и подает их в автоматический котел для варки отбросов. Пока масса идет по конвейеру, она успевает свариться и поступает под пресс, где отжимаются белки, жиры центробежным насосом качаются в цистерны и тук посредством червяка подается в сушилку, которая проталкивает, благодаря имеющимся крыльям в конвейер, а оттуда на мельницу и выходит мука, которая может непосредственно поступать в мешки...

Этот завод стоит на берегу реки у самой пристани, занимает площадь около 300 кв. м, устроен по американской системе. Первое время завод работал очень хорошо, потом был пожар на нем благодаря неумению техника-строителя. По плану полагается деревянная рама, или вернее — каркас, изнутри обшитый железом, а техник для того чтобы сохранить больше тепла, сделал двойную обшивку, полагая, что тепло не будет выходить и продукция будет лучше. Несмотря на протесты инженера, это было допущено и благодаря высокой температуре... случился пожар. Два дня завод не работал... Завод работал хорошо и настолько рентабельно, что в первый месяц, несмотря на все неудачи, он дал продукции на две трети его стоимости» [80, л. 161].

Механизмы предприятия приводила в действие паровая машина мощностью 50 л. с. Заведовал им инженер Семенов, закончивший в 1927 г. Тимирязевскую академию. Вместе с ним трудились восемь рабочих. Техническую помощь отечественному персоналу на первом этапе его работы в 1928—1929 гг. оказывали американцы. К сезону 1930 г. Семенов не только освободился от их опеки, но и подготовил мастеров для других предприятий АКО.

Помимо пожара, в начале сезона 1928 г. на РКЗ № 1 имелось еще несколько происшествий: сломалась паровая машина, в насосы на водокачке попали камни. В бочках с надписями «машинное масло» по чьей-то халатности оказалась цилиндрическая смазка. Это, а также плохо отрегулированные станки и неопытность рабочих, приводившая к порче банок, и в довершение всего — пьянство квалифицированных рабочих, — создали в среде наиболее рьяных партийцев мнение о «вредительстве» — так называемой «донбасовщине» [83, л. 443].

В этом сезоне вновь повторилась неразбериха с приобретением запасных частей для заводского оборудования. Секретарь ячейки ВКП(б) РКЗ № 1 Миллер рекомендовал руководству АКО «...обратить внимание на целесообразность покупки такого массового количества запасных частей и плановость их покупки, так например: запасных частей к донкам водокачки хватит минимум лет на пять, а электровозы (тягачи. — С. Г.) стоят без действия, благодаря тому, что не приобрели серной кислоты для зарядки аккумуляторов...» Кроме того, он отмечал дороговизну американских деталей и предлагал приобретать аналогичные и более дешевые в СССР [83, л. 444].

В 1928 г. три усть-камчатских завода фирмы Ничиро имели, в общей сложности, 12 консервных линий в пересчете на однофунтовую банку, а два завода АКО — только 8,5. Одна японская линия за сезон, в среднем, производила 29 478 ящ., а советская — всего 16 810, то есть в 1,75 раза меньше [78, л. 61]. Сравнительные результаты деятельности японских и советских заводов приведены в табл. 6.11 и 6.12.

Таблица 6.11

Вид лосося	Заводы Ничиро № 1, 2, 3			Заводы АКО № 1 и 2		
	обработано рыбы,	выпущено консервов,	расход рыбы на ящ.,	обработано рыбы,	выпущено консервов,	расход рыбы на ящ.,
	шт.	ящ.	шт.	шт.	ящ.	шт.
Нерка	4 276 743	326 422	13,1	1 422 631	90 607	15,7
Кижуч	290 337	27 310	10,6	579 213	44 462	13,0
Кета	—	—	—	105 268	7 725	13,6

Как следует из табл. 6.11, в 1928 г. на японских заводах средний расход рыбы на производство одного ящика консервов из нерки и кижуча был на 20—22 % меньше, чем на советских. В свою очередь, на заводах АКО в 1928 г. он был снижен по сравнению с 1927 г. на 2 % (вместо 16 рыбин на один ящик расходовались 15,7).

Среднесуточная производительность заводов АКО уступала японским в 1,56 раза. Общее количество консервов, произведенное ничировскими

заводами в 1928 г., превосходило советскую продукцию в 2,48 раза. Рост советского консервного производства в 1928 г. по сравнению с 1927 г. составил 250 % (142 794 ящ. против 57 000).

Таблица 6.12

Показатель	Заводы Ничиро				Заводы АКО		
	№ 1	№ 2	№ 3	в среднем	№ 1	№ 2	в среднем
Выпущено, ящ.	77 411	117 131	159 190	117 911	113 519	29 258	71 389
За сутки, ящ.	1 032	2 928	2 653	2 204	2 064	770	1 417
Кол-во рабочих часов в сутки	10	10	10	10	10	8	9
Ящ. в час	103	293	265	220	206	96	157

Отношения советских предприятий с фирмой Ничиро оказались, против ожидания, неплохими. Иногда японцы выручали наших консервщиков, предоставляя им некоторые недостающие материалы и запчасти. Кроме этого, японцы охотно покупали рыбу, перерабатывать которую РКЗ № 1 и 2 из-за неготовности не могли. Руководство РКЗ АКО отмечало отличную организацию материально-технического снабжения ничировских заводов и четкое движение судов, вывозивших с них готовую продукцию. «Снабжение заводов Ничиро, как всегда, идет хорошо и о пароходах они знают точно... Они имеют всевозможные запасы материалов; нам приходилось пользоваться у них... Ничиро сделало 320 тыс. ящиков, все вывезено. После красной рыбы приходит пароход и увозит продукцию в первых числах июля, в перерыве между кетой и кижучем снова приходит пароход, и затем третий пароход снимает последние остатки консервов, и завод снимается» [80, л. 163].

Первый пароход, которым весной 1929 г. планировалось доставить на РКЗ № 1 дополнительное оборудование, товары и продукты для местного населения — «Гойо-Мару», — потерпел аварию и затонул [78, л. 34]. Это могло нарушить планы по пуску предприятия, но другое своевременно пришедшее из США судно позволило подготовить его для приема рыбы к 6 июня 1929 г.

В предыдущем 1928 г. завод имел восемь линий (по четыре полуфунтовых и однофунтовых) и был не в состоянии переработать в консервы всю принимаемую рыбу. В сезоне 1929 г. АКО решило заменить на нем полуфунтовые линии таким же количеством однофунтовых. Это должно было увеличить выход продукции. Дополнительно для повышения производительности труда и облегчения его условий в США приобрели одну обязательную машину, три электротягача, роликовый конвейер и пневматический подъемник. В результате этого

плановая мощность завода увеличилась на 25 % при сокращении численности занятых на нем на ту же величину [78, л. 36].

Проблему поддержания давления пара в автоклавах, наблюдавшуюся в 1927—1928 гг., устранили установкой автоматического регулятора. Перевалочные работы (погрузка ящиков и разгрузка угля) облегчили использованием транспортеров. Первый пропускал в час до 25 тыс. ящ., второй, имевший длину 72 м, подавал в минуту 1,5 т угля.

При подготовке к сезону 1929 г. были учтены итоги работы завода в 1928 г., что дало ряд положительных результатов. Так, была значительно сокращена общая численность работающих: с 1 031 до 632 чел., то есть в 1,63 раза. Количество японцев при этом снизилось с 268 до 74 чел., то есть в 3,62 раза. В этом году на заводе трудились уже 162 местных жителя (более 20 % общей численности персонала). Сравнительные данные о количестве рабочих и служащих на РКЗ № 1 АКО на начало сезонов 1928 и 1929 гг. приведены в табл. 6.13 [78, л. 25].

Таблица 6.13

Род деятельности персонала	Количество, чел.	
	1928 г.	1929 г.
Администрация	4	3
Технический персонал	10	12
Канторские служащие	41	37
Коммунальщики	38	37
Рабочие на производстве	286	190
Квалифицированные рабочие	65	57
Ученики	16	15
Водники	27	27
Охрана	11	7
Рабочие-женщины	227	149
Строители	31	19
Японские рабочие	268	74
Американские специалисты	7	5
Итого:	1 031	632

Заметно выросла квалификация отечественных рабочих: число имевших навык в рыбоконсервном деле поднялось с 5 % в 1928 г. до 30 % в 1929 г., улучшилась трудовая дисциплина. Производительность завода существенно возросла: одна линия в первой половине сезона 1928 г. за час выпускала 35 ящ. однофунтовых банок, в конце — 54 ящ., а в 1929 г. — соответственно 56 и 80, то есть на 60 % и 48 % больше.

Итоги работы РКЗ № 1 в 1929 г. показаны в табл. 6.14 [78, л. 19].

Таблица 6.14

	План	Факт	Выполнение, %
	<i>Вылов лосося по породам, шт.:</i>		
Нерка	1 200 000	510 372	42,53
Кижуч	450 000	400 863	89,08
Кета	50 000	30 291	60,58
Чавыча	10 000	11 132	111,32
Всего:	1 710 000	952 658	55,71
	<i>Выпуск консервов, ящ.:</i>		
Нерка	92 600	32 931	35,56
Кижуч	35 000	42 915	122,61
Кета	5 000	4 072	81,44
Всего:	132 600	79 918	60,26

Несоответствие количеств фактически выловленных нерки, кижуча, кеты и приготовленных из них консервов объясняется тем, что часть нерки передали на заводы Ничиро и РКЗ № 2, и наоборот — часть кижуча и кеты получили с РКЗ № 2. Дополнительно к плану выпустили 139 ящ. консервов из чавычи. Продукция отправилась на пароходе «Тускалуза Сити» в Лондон (16 677 ящ.) и в Ливерпуль (14 289 ящ.).

Ход лосося в 1929 г. был существенно меньше, чем в предыдущий сезон. Завод приступил к работе только 17 июня, а закончил обработку нерки уже 28 июня. Всего за сезон было произведено 77 918 ящ. консервов, что составило 68,6 % от продукции прошлого года. Недолов сказался и на работе жиротукового завода: вместо ожидаемых 1 346 т отходов с РКЗ № 1 и 512 т с РКЗ № 2 на него поступило лишь 630 т. В результате вместо 150 т жира и 360 т тука было выпущено всего 56,5 (37 %) и 102 (32 %) соответственно.

Жилищные условия для русских рабочих по сравнению с прошлым годом улучшились, но в японском бараке по-прежнему сохранялись двухярусные нары. Это ставило японцев в значительно худшие условия не только по сравнению с русскими, но и с соплеменниками с заводов Ничиро, неблагоприятно отражаясь на их настроении.

В течение сезона отмечались многочисленные заболевания людей, особенно работавших в холодной воде. Причиной этого стала плохая спецодежда. Кроме этого, из-за недобросовестного медицинского осмотра персонала, завербованного во Владивостоке, значительная его часть прибыла на Камчатку с желудочными и венерическими заболеваниями, а также с туберкулезом и ревматизмом. Произошло одиннадцать несчастных случаев, вызванных, в основном, отсутствием навыков. Их следствием стали шесть ушибов, вывих, по два сломанных и оторванных пальца, один перелом ребра [78, л. 38].

В 1929 г. оба завода АКО имели, в общей сложности, пятнадцать моторных катеров и кавасаки. К РКЗ № 1 были приписаны катера «Кит», «АКО № 1», «АКО № 12», «Болиндер», «Посыльный», «Голец», «Американец» и моторный кунгас «Кавасаки». РКЗ № 2 распоряжался катерами «Шторм», «Кета», «Кижуч» и моторным кунгасом. Два его катера в середине сезона были переданы РКЗ № 1. Находившиеся в районе катера «Краболов», «ОКАРО № 5» и «Нярка» не работали, так как моторы для них погибли вместе с пароходом «Гойо-Мару».

Катера снабжали заводы рыбой и водой, развозили товары для населения долины р. Камчатки. За сезон они обработали 31 пароход. Наиболее мощный мореходный катер «Кит» совершил четыре морских плавания: один в Озерную и три на Командоры. Одним из рейсов он доставил на острова этнографическую экспедицию.

Экипажи для плавсредств комплектовал во Владивостоке Морской отдел АКО. Средняя зарплата катерников была выше, чем у рабочих завода и составила: у старшин катеров 349,53, мотористов — 334,68, матросов 1 класса — 205,24 и матросов 2 класса — 193,82 руб.

Двенадцати действующих плавсредств для обслуживания заводов и промыслов оказалось недостаточно, поэтому несколько катеров арендовались у местного райисполкома (РИКа). Ими перевезли 150 281 рыбин. Катера «Американец», «Голец» и «Посыльный» в силу своей конструкции и технического состояния оказались для промысловой работы непригодными.

Администрация промыслов так характеризовала подведомственные ему суда: «Мы не видим плановости и последовательности в подборе нужных единиц, большинство катеров приобретено случайно, ранее бывшие в деле. Это объясняется отсутствием в СССР и, в частности, на Востоке, своих заводов по постройке моторных катеров, а отсюда вынужденная покупка того, что есть на иностранных рынках (Япония). Так же и в отношении моторов. Мы имеем в числе четырнадцати катеров моторы восьми различных систем, типов и фирм, что создает значительные эксплуатационные затруднения» [77, л. 28].

Эти затруднения заключались в том, что для двигателей разных типов требовались различные топлива, широкая номенклатура запасных частей и значительные средства на их приобретение за границей для каждого катера в отдельности. Наилучшие результаты за трехлетнюю эксплуатацию (1927—1929 гг.) показали двигатели фирмы «Фербенкс Морзе», поэтому в будущих сезонах катерники рекомендовали заменить ими все остальные.

Из 65 кунгасов, находившихся в районе, для работы в море оказались пригодны всего шесть при минимальной потребности в них, равной десяти. Доставленные в 1929 г. кунгасы не соответствовали требованиям, так как были слишком малы.

В 1928 г. в район из США поступили две железных баржи грузоподъемностью 95 т каждая. Они предназначались для морской погрузки консервов на пароходы, но оказались для этого непригодными, так как были плоскодонными и громоздкими. Из-за отсутствия мощных катеров для их буксировки, высказывалось предложение на следующий год одну из барж оборудовать моторами и использовать ее для доставки по реке товаров местному населению.

Для улучшения работы плавсредств в 1930 г. руководство промысла рекомендовало правлению АКО:

— увеличить число катеров до тридцати;

— приобрести два мелкосидящих речных парохода грузоподъемностью до 80 т с кормовыми гребными колесами;

— иметь паровой катер ледокольного типа с прочным стальным корпусом для работ в начале сезона в море и на реке, когда лед вызывал задержку разгрузки прибывающих пароходов;

— организовать при РКЗ № 1 ремонтные мастерские;

— подчинить все катерное хозяйство района особому лицу и, кроме действующих на катерах команд, иметь постоянный штат из механика, двух слесарей, токаря, двух резервных мотористов [78, л. 30—31].

В 1929 г. на речном промысле РКЗ № 1 были заняты двое рабочих, десять служащих и 27 катерников. Они прибыли 1 июня на пароходе «Вюго-Мару». Работа рыбных промыслов заключалась в скупке рыбы от рыболовецкого населения долины р. Камчатки и передаче ее на завод, заключении с артелями рыбаков договоров на обработку, снабжение населения и руководстве водным транспортом.

Цены на скупаемую рыбу устанавливал Усть-Камчатский РИК. Штука нерки, кижуча и кеты оценивалась в 22 коп., чавыча — 1 руб. 25 коп. По договоренности с РИКом, использование для перевозки рыбы его плавсредств удорожало ее на 1 коп. за штуку. Без этой надценки стоимость рыбы оставалась на уровне прошлого года [78, л. 32].

Часть продукции в текущем сезоне на промысел была поставлена уже готовой: в соответствии с договорами, заключенными с местными промысловыми артелями, от них приняли 161 бочку соленой рыбы, 64 бочки копченых балыков, 40 бочек соленых брюшков, пять бочек чавычи, посоленной пластом. Общий вес этой продукции составил 112,78 т [78, л. 34].

Сравнительные результаты работы речного промысла в 1928 и 1929 гг. приведены в табл. 6.15 (в штуках).

Таблица 6.15

Вид	Скуп от населения		Принято с РКЗ № 2		Всего	
	1928 г.	1929 г.	1928 г.	1929 г.	1928 г.	1929 г.
лосося	9 981	11 131	28	—	10 009	11 131
Чавыча	1 604 974	510 372	1 674	5 260	1 606 648	515 632
Нерка	79 358	30 291	3 631	16 399	82 989	46 690
Кега	547 245	400 863	19 884	90 080	567 129	490 943
Итого:	2 241 558	952 657	25 217	111 739	2 266 775	1 064 396

Тенденция к повышению качества продукции, отмеченная в первой половине 1920-х гг., продолжала углубляться и во второй половине десятилетия. Перераспределение основных видов камчатских рыботоров, выработанных в 1926—1929 гг., характеризует табл. 6.16 (в процентах по объему).

Таблица 6.16

Виды продукции	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.
<i>Русский посол:</i>				
— пласт	16,5	10,7	3,4	0,6
— колодка	4,5	11,2	15,9	15,0
— икра	1,7	1,3	1,6	1,7
<i>Японский посол:</i>				
— рассыпной	45,5	22,2	35,3	16,9
— улучшенный	11,0	22,7	17,2	31,0
— икра	1,5	1,9	1,8	2,4
Мороженая	5,2	9,0	5,6	9,6
Консервы	13,4	20,4	18,3	22,0
Тук и жир	0,7	0,6	0,9	0,8

Доля наиболее низкосортной продукции (рыбы рассыпного японского посола «бара»), занимавшей в 1910— начале 1920-х гг. доминирующее положение, в 1926 г. понизилась до 45,5, а в 1929 г. — до 16,9 %. Одновременно существенно выросло производство высококачественного товара: консервов — с 13,4 до 22 %, рыбы, засоленной колодкой, — с 4,5 до 15 %, мороженой рыбы — с 5,2 до 9,6 % [51, л. 36]. Этому немало способствовала деятельность новых камчатских РКЗ.

Первые три года деятельности усть-камчатских государственных заводов заложили основу для последующего развития камчатской рыбоконсервной индустрии. Четкий рабочий ритм этих предприятий нашел образное отражение в следующих строках, опубликованных в 1930 г. «Поднятая на высоту десятков метров, выливается в длинное корыто промытая и совершенно потерявшая свой облик рыба. Куски

алого мяса несутся силой воды в здание, где рядом стоят набивочные станки... Механическая резка крошит рыбу на равные куски для набивочного станка. Это главный пульс завода. Встал станок — нет жизни в длинных корпусах. Ток, чек, ток, чек, ток, чек... Семьдесят пять банок в минуту!.. Так, пройдя свой путь, будет готова не одна тысяча консервных банок.

Неутомимые лапы лебедек перебрасывают в пароходные трюмы консервные ящики, а через месяц-два какая-нибудь леди из особняка на модной лондонской улице на своем званном обеде предложит чопорным гостям отведать:

— “Ред салмон” или “Сильвер салмон”, Камчатка, АКО.

... Пусть английские леди жрут наши консервы. Рабочие знают, что на валюту, полученную от этого, в СССР вырастут новые сотни заводов... Даешь семьдесят пять банок! Даешь социалистическую стройку! Таков клич ударников» [88, с. 12—13].

6.7. УСТЬ-КАМЧАТСКИЙ ЗАВОД ТОРГОВОГО ДОМА «БРАТЯ ЛЮРИ»

Характерной чертой формирования государственной рыбной промышленности Дальнего Востока являлось то, что здесь не проводилась национализация частных предприятий и промыслов, имевшая место в европейской части СССР. Государство распоряжалось только правом собственности на рыболовные участки. Капиталы, постройки и оборудование принадлежали частным промышленникам.

Вторая особенность в развитии дальневосточной рыбной индустрии заключалась в присутствии в регионе мощного японского капитала, деятельность которого вначале регламентировал декрет от 2 марта 1923 г. «О порядке эксплуатации рыбных и звериных промыслов», а затем — советско-японская рыболовная конвенция, заключенная в 1928 г. В соответствии с ней, на долю государственного сектора приходилось не более 20% общего улова в конвенционных водах. Особым соглашением в 1932 г. эта доля была повышена до 37% [89, л. 8].

Образованное в 1923 г. Дальневосточное управление государственной рыбной промышленности (Дальгосрыбпром) за неимением оборотных средств бездействовало и не могло самостоятельно организовывать государственные предприятия. Единственно возможным путем их создания стало образование смешанных акционерных обществ с участием частных фирм. Этот путь позволял государству, не затрачивая

собственных средств, использовать не только частные капиталы, но и накопленный предпринимателями опыт, как коммерческий, так и технический, чем постепенно подготавливать переход смешанного предприятия в его полную собственность.

На таких условиях в 1923 г. образовалось смешанное акционерное общество Дальморепродукт, в которое вошли Главрыба в лице Дальгосрыбпрома и торговый дом «Бр. Люри». Основной капитал общества определялся в 1 млн руб. Торговый дом внес в него свою долю в виде материальных ценностей, необходимых для ведения промысла, а Главрыба — 50 % арендной платы за рыбопромысловые участки. Главрыба обладала правом принудительного выкупа акций, принадлежавших торговому дому, но не ранее чем через пять лет со дня образования общества [33, с. 115—116; 52, с. 146—147].

В 1923 г. Дальморепродукт работал на Амуре. В 1924 г. он распространил свою деятельность на приморское и охотское побережья, а также на западный берег Камчатки. В этом году общество арендовало на полуострове два речных, пять морских рыболовных и два краболовных участки. Слабый ход лосося в 1925 г. привел к прекращению его деятельности. В ноябре 1925 г. было образовано новое предприятие с государственной формой собственности — Дальгосрыбтрест. В 1926 г. Дальгосрыбтрест свое влияние на Камчатку не распространял. Одинадцать участков, находившихся здесь, передавались бывшему учредителю Дальморепродукта — торговому дому «Бр. Люри».

К концу 1920-х гг. государственная рыбная промышленность Дальнего Востока перенесла свою деятельность из внеконвенционных вод (изъятых от действия советско-японской рыболовной конвенции) в конвенционные. Если за 1928 г. в последних было добыто 29,2 % всей рыбопродукции, то за 1929 г. — уже 53,5 %. С этого времени началось планомерное вытеснение японских промышленников из советских вод.

В результате торгов, проведенных в 1929 г., число рыбопромысловых участков, арендованных советской промышленностью (как государственной, так и частной), возросло до 134 против 43 в 1928 г. и составило 28 % их общего количества. Доля участков, снятых японцами, сократилась с 86,3 % в 1928 г. до 72 % в 1929 г. Часть ранее эксплуатировавшихся ими промыслов перешла к отечественным государственным предприятиям без торгов.

Наряду с ослаблением японского влияния в конвенционных водах, Дальгосрыбпром вел работу по сокращению частного сектора в неконвенционных. Прежде всего, он окончательно отказался от передачи

неконвенционных участков с торгов и перешел к их плановому распределению. Эта административная мера привела к сокращению числа советских частных, арендующих рыбопромысловые участки. Если в 1928 г. их было 30, то в 1929 г. — 22 (73 %).

В 1930 г. в руках частных оставалось всего 12 речных участков охотско-камчатского побережья, вблизи которых не было местного населения и государственных предприятий. Торги на морские участки для частного сектора продолжались [51, л. 34].

Меры, принятые Дальгосрыбпромом, привели в 1928—1929 гг. к существенному перераспределению товарной продукции, производимой различными секторами рыбной промышленности, ц, табл. 6.17.

Таблица 6.17

Год	Госпромышленность	Кооперативы и население	Советские частники	Японцы	Всего
1928	445 486 (19,3 %)	332 588 (14,4 %)	403 174 (17,5 %)	1 122 388 (48,8 %)	2 303 636 (100 %)
1929	615 506,2 (31,8 %)	447 645 (23,1 %)	217 739,7 (11,3 %)	655 202,3 (33,8 %)	1 936 093,2 (100 %)

Увеличение удельного веса государственной промышленности произошло за счет сокращения частного советского и японского секторов, соответственно, с 17,5 до 11,3 % и с 48,8 до 33,8 %.

На Камчатке крупнейшим представителем частного капитала в советской рыбной промышленности являлся торговый дом «Бр. Люри». Его представители начали работу здесь еще до первой мировой войны. В 1912—1914 гг. Мейер Люри арендовал промысловый участок на р. Кихчик с годовой арендной платой 2 818 руб. В 1913 г. на его промысле работало 100 японцев и шестеро русских икрянщиков.

В 1927 г. в Олюторском рыбопромысловом районе торговый дом занимался опытным ловом трески. Несмотря на новизну промысла, его результаты оказались хорошими: фирма получила прибыль [90, л. 32].

В 1928 г. М. Люри арендовал в Олюторском районе морской участок № 316а. Он же промыслял на трех речных участках на р. Анадырь. Капитальные постройки на используемых торговым домом промыслах не возводились, использовалось государственное имущество, за которое выплачивалась арендная плата. На двух из них установили временные бараки и завезли материал, но ввиду короткого сезона в этом году больше ничего построить не смогли. Промыслы Люри обслуживали четыре моторных катера [90, л. 1, 4].

В 1929 г. торговый дом стал пионером крабового промысла в Олюторском районе. В следующем году фирма вновь занималась здесь

промыслом трески. Ее лов производился переметами и на удочки. Весной 1930 г. в б. Вайменталь и Наталья она построила два ККЗ. Улов составил 220 360 крабов, из них был выработан 2 991 ящ. консервов.

В 1928 г. в Ичинском рыбопромысловом районе на морском участке № 121 в четырех километрах к югу от устья р. Паланы торговый дом построил двухлинейный РКЗ. За первый сезон он произвел 13 821 ящ. консервов из нерки. На предприятии работали преимущественно японцы — 112 чел. из 114 [90, л. 82, 85]. В 1929 г. завод Люри выпустил 30 тыс. ящ. Летом 1930 г. объем его продукции достиг 35 тыс. ящ. Работу в этом сезоне он завершил 3 августа. Завод, по мнению изучавшего его деятельность П. Т. Новограбленова, мог работать на местном топливе: в 18 км к северу от устья р. Паланы, рядом с р. Анадыркой имелись залежи бурого угля [90, л. 3].

В 1931 г. предприятие выработало уже 48 тыс. ящ. В последующие годы оно резко сократило масштабы своей деятельности из-за недостатка рыбы, а в 1934 г. закрылось. Его оборудование законсервировали и сохраняли до начала 1940-х гг., а материал строений растащили местные жители. Расположенный рядом японский РКЗ по решению советского правительства прекратил работу в 1939 г. Заводы находились рядом и, борясь за сырец, мешали друг другу [91, л. 1; 92, л. 63].

Весной 1929 г. торговый дом, используя кредит ДВбанка, решил построить в Усть-Камчатском районе еще один РКЗ. С вводом его в действие численность советских и японских предприятий здесь должна была сравняться. Завод располагался на вновь открытом морском участке № 241к. По проекту на нем предполагалось иметь две линии, но в действительности была установлена только одна однофунтовая, а также дополнительно к ней резательная и набивочная машины.

На участке кроме здания завода находились консервный склад, баки для японцев и русских, столовая и кухня для русских рабочих, хлебопекарня, контора и помещение для служащих, баня, икраянка, склады для бензина и продуктов, сторожка, японская кухня, пристань. Общая стоимость строительства составила 135 960 руб.

Сооружения носили сезонный характер. Оплата же строительных работ была произведена как капитальных, что привело к перерасходу средств. Высокая стоимость сооружений не сочеталась с их низким качеством: полы из-за расхождения балок просели, крыша завода оказалась слишком легкой и могла рухнуть под тяжестью снежной массы. Техник-строитель, приглашенный из АКО, отметил ряд технических

дефектов строений. Вскоре по вине заводского техника-десятника обвалилась стена ледника, убыток от этого превысил 2 тыс. руб.

Подбору рабочей силы было уделено явно недостаточное внимание: среди 50 русских строителей имелись люди совершенно ничего не понимавшие в плотницком деле, хотя и числившиеся плотниками первой руки. Специалисты зачастую использовались не по назначению: например, бетонщики стеклили окна.

В связи с поздним прибытием на промысел рабочей силы и оборудования (к 20 мая), строительство завода затянулось, он начал работать только 28 июня. На протяжении всего времени действия предприятия так не удалось отрегулировать набивочные машины, поэтому рыбу в банки укладывали вручную. Такая укладка на международном рынке ценилась дороже машинной, но существенно снижала производительность. Если обычно одна линия за двенадцатичасовой рабочий день производила около 600 ящ., то при ручной укладке максимальная выработка составила 454 ящ. за шестнадцать часов при высоком проценте брака на неполновесность и помятость банок [78, л. 99].

Сырец должны были поставлять пять ранее не эксплуатировавшихся морских участков: № 241и, 241к, 239, 239к, 239б. По плану им следовало выловить, шт.: 380 000 нерки, 60 000 кеты, 50 000 кижуча и 10 000 чавычи. Однако работали не все участки: из-за позднего прихода на промысел первый невод был установлен в начале июня, второй — 22 июня, третий — 28 июня, а четвертый и пятый не ставились совсем. Первый невод сняли 24 июля, второй — 24 августа, а третий — почти сразу после установки ввиду его полной нерентабельности.

Фактический улов к концу августа составил, шт.: 36 876 нерки (9,7 % от плана), 9 472 чавычи (94,7 %), 42 406 кеты (84,8 %) и 31 320 кижуча (62,6 %). Серьезный недолов наиболее ценной рыбы — нерки — существенно отразился на выполнении производственной программы. Плановым заданием за сезон 1929 г. предусматривалось выпустить на экспорт 20 000 ящ. консервов из нерки и 4 000 из кижуча. Кроме этого, предполагалось засолить в бочках 50 000 шт. кеты и передать иностранным фирмам в свежем виде 100 000 шт. нерки и 10 000 шт. чавычи. На внутренний рынок следовало произвести всего 210 ц продукции.

На деле же до конца сезона было изготовлено всего 1 358 ящ. консервов из нерки и 2 500 из кижуча, а также вне плана 371 ящ. из чавычи и 1 005 из кеты. Кроме них засолили 64,3 ц икры, 30 ц сельди, 67 ц чавычи, 94,6 ц головки и 27 041 шт. кеты. Иностранным компаниям было сдано 11 099 шт. нерки и 3 375 шт. чавычи [78, л. 97].

Всего на постройке завода, промыслах и производстве продукции трудились 391 рабочий и 11 служащих. Численность японцев составляла 254 чел. (65 %). Русских заводских рабочих насчитывалось 87 чел. Японская рабочая сила, по заявлению сендо, наполовину являлась непромысловой. Ее низкая квалификация объяснялась слишком поздним наймом, проходившем в апреле, в то время как обычно вербовка велась в декабре и январе.

Технический персонал завода оказался не на высоте и не мог наладить его нормальное действие. Приглашенный инженер был некомпетентен, ему помогал студент-практикант, механик завода ранее работал паровозным машинистом. К тому же между ними постоянно шли склоки, не способствовавшие нормальной работе [78, л. 99].

На протяжении всего сезона на заводе недоставало продовольствия. Установленная хлебная норма вызвала недовольство русских строителей, которые отказались от работы. Это заставило выдавать им на руки ежедневно по 1 кг хлеба. В запасе отсутствовали крупы, за исключением риса, не хватало консервированного молока, мясных консервов и прочих продуктов. В особенно сложном положении оказались японцы — почти весь рис, доставленный из СССР, для них не годился.

Продовольственный кризис также сказался на выполнении плана — часть японских (87 чел.) и русских (57 чел.) рабочих пришлось отправить обратно до окончания сезона. Еще больше обострили положение с продовольствием опоздание пароходов Совторгфлота «Колыма» и «Симферополь» и отказ последнего принять рабочих на борт.

«Если до 15 сентября оставшаяся часть рабочих не будет доставлена как в Хакодате, так и во Владивосток — неизбежна голодовка, ибо дослать из Владивостока [продовольствие] невозможно, а снабдить на месте так же не представляется возможным. Посадка рабочих на “Колыму” и задержка с ее отходом — стоянка в устье в течение пяти дней — также еще больше осложняют положение с продовольствием, так как его осталось всего лишь на десять дней пути», — сообщал секретарь заводской ячейки ВКП(б) Гофман [78, л. 100].

Организация хозяйственно-административной работы на заводе торгового дома имела такие же недостатки, как на предприятиях АКО. Главным из них был недостаточно хорошо поставленный учет оборудования и материалов. Некоторых предметов снабжения было завезено значительно больше необходимого. Материальный учет оказался сосредоточенным в двух конторах — русской и японской, — ведущих параллельную работу. Кроме этого, было допущено разграничение двух

складских хозяйств (русского и японского), тормозившее деятельность предприятия. Так же как и в первый сезон работы РКЗ № 1 АКО, здесь отсутствовало четкое управление японцами, в результате чего «последние чувствовали себя хозяевами, не считаясь с распоряжениями администрации-завоудуправления» [78, л. 100].

В итоге сезон 1929 г. для торгового дома оказался убыточным.

Летом 1930 г. работа завода возобновилась. В этом году на нем снова действовала только одна консервная линия, вторая по-прежнему простаивала. Чтобы обеспечить рентабельную работу предприятия, его руководство попыталось наладить бездействующее оборудование. Для этого с завода АКО пригласили американского инженера. Кроме этого, в июне решили поставить на участках, арендованных фирмой, все семь имевшихся в ее распоряжении неводов, из которых пока работали только два. Третьим неводом должны были ловить русские рыбаки.

Для работы на промысловых участках в 1930 г. фирма привезла 83 ловца. Фактическая потребность в них составила 20 чел. на морской ставной невод и 10 чел. на речной. Так образовался значительный избыток ловцов, что стало одной из причин их недовольства, так как оставшиеся не хотели трудиться на других работах. 18 июня о ходе рыбалки на третьем неводе на собрании заводской ячейки ВКП(б) докладывал ее секретарь Гофман. По его словам, подбор русских ловцов оказался неудачным: многие из них не были рыбаками, дисциплина на промысле была низкая. Спецодеждой невод был обеспечен лучше, чем другие промыслы фирмы, но людям не хватало теплого белья.

Руководил всеми ловцами главный сендо Нарока, назначивший на третий невод сендо Саваду. Ему в помощь Нарока выделил нескольких японцев. Назначение не вызвало у них удовольствия, так как их заработок мог из-за этого существенно уменьшиться. Третий невод установили неудачно, на скалистом грунте, вызывавшем порчу сетей при подъеме. В начале июля его решили перенести. Русские ловцы делать этого не захотели, поэтому работу выполнили японцы [92, л. 1—18].

Завод постоянно лихорадило: 20 июня от работы отказались кочегары и грузчики, недовольные расценками на сдельные работы по выгрузке угля и требовавшие их повышения. Для предотвращения подобных происшествий руководство завода решило своевременно предоставлять рабочим расценки и ввело табели.

Недовольство заводчан вызывало поведение управляющего заводом Алексина, который грубо обращался с работниками, называя их

«наглецами и мерзавцами». В отношениях со служащими управляющий доходил не только до брани, но и до рукоприкладства. Заводская ячейка ВКП(б) решила «передать дело в следственные органы для производства следствия».

В конце июня началась забастовка русских ловцов, приведшая к невыполнению планов вылова рыбы и выпуска экспортной продукции, сопровождавшаяся большими убытками для фирмы. Часть ловцов третьего невода (18 чел.) потребовала немедленного расчета за сверхурочную работу и выплаты премиальных или отправки во Владивосток. Остальные рыбаки хотели продолжать работу, но подверглись притеснениям со стороны зачинщиков — Штемберга, Иванова и еще нескольких человек, угрожавших им финскими ножами.

Боясь расправы, ловцы просили перевести их из рыбацкой палатки в общий рабочий барак, что и было сделано. Зачинщиков забастовки решили отправить во Владивосток по отдельности и передать их в руки «соответствующих органов власти». Пока же к расследованию происшествия привлекли местный погранотряд.

Сезон 1930 г. осложнился ненормальной работой парознергетического хозяйства РКЗ: инженер не смог обеспечить его безотказного действия [93, л. 245]. Завод вновь сработал с убытком. Спустя три года это предприятие вошло в состав АКО.

6.8. РАСШИРЕНИЕ СЕТИ КОНСЕРВНЫХ ЗАВОДОВ АКО

Летом 1928 г. в Озерной заработал еще один завод. Он получил наименование «РКЗ № 3 АКО». 4 апреля 1928 г. сюда из Владивостока на пароходе «Астрахань» были отправлены материалы и рабочие в числе 300 чел. 12 апреля за ними проследовала еще одна партия стройматериалов и квалифицированные специалисты. В конце месяца правление общества командировало в Озерную В. Л. Бурьгина.

«Принимая во внимание, что на постройку завода № 2, как самого мощного, командированы сильнейшие технические и административные силы АКО, чем несколько оголен персонал завода № 3, поручить члену правления тов. Бурьгину выехать с первым отходящим в Озерную пароходом для непосредственного наблюдения и руководства строительством» [80, л. 129, 140]. Возглавлял постройку РКЗ № 3 техник А. В. Попов. Техническую помощь ему оказывал американский инженер Киорк.

Озерновский завод состоял из главного корпуса площадью 1 774,8 м², в котором располагались рыбо- и крабokonсервные отделения, котельная и слесарная мастерская, электростанция. Корпус представлял собой деревянный каркас, обшитый оцинкованным железом, с бетонным полом. По мнению Попова, «подобный тип построек является наиболее приемлемым в рыбной промышленности Камчатки, так как переработка рыбы там носит сезонный характер... поэтому затрачивать капитал на постройку более дорогих каменных зданий не имеет смысла».

Консервное отделение имело длину 87 и ширину 15 м. Рыба к разделочным машинам подавалась по конвейеру. Консервы выпускали четыре линии, сгруппированные по американской системе: две готовили «полуфунт», две — «высокий фунт». Их оборудование приобрели у фирмы «Seattle Factoria Smith», за исключением разделочного станка, купленного у фирмы «Camery Mashine Co». Эта техника обеспечивала производство до 117 000 банок за восьмичасовой рабочий день.

Пар для автоклавов и паровых машин, приводивших в движение станки, вырабатывали три локомобильных котла с общей поверхностью нагрева 84,7 м², давлением 8,7 атм. и производительностью 4 800 кг/ч. Центральный паропровод диаметром шесть дюймов (152 мм) имел три трехдюймовых ответвления. Обслуживающие парозергетическую установку механизмы произвела фирма «Seattle Hardnare Co».

Главная паровая машина мощностью в 50 л. с. при частоте вращения 90 об/мин приводила механизмы консервного отделения. Разделочный станок и руборезки работали от 15-сильной машины, делавшей в минуту 180 оборотов. В сумме машины потребляли около 1 000 кг пара в час, четыре паровых ящика — 1 500, мелкие заводские нужды — еще около 50. Остальной пар шел в шесть автоклавов, в которых происходила стерилизация консервов. Автоклавы имели объем по 9,5 м³. В каждый из них закатывались четыре тележки, содержавшие 3 200 фунтовых банок.

Электростанция завода состояла из двигателя внутреннего сгорания мощностью 25 л. с. с частотой вращения 325 об/мин, крутившего генератор мощностью 20 кВт. Второй генератор на 10 кВт размещался в консервном отделении и работал от главной паровой машины. Средняя нагрузка электростанции составляла 15 кВт, напряжение — 125 В. Энергетическое хозяйство РКЗ с 11 июля по 15 августа 1928 г. сожгло 463,5 т угля и 18,8 т керосина, израсходовало 537 кг смазки.

В слесарной мастерской стояли токарный, строгательный, сверлильный станки и точило фирмы «The Nisey-Wolf Mashine Co».

Курировавший стройку В. Л. Бурыгин отмечал, что предприятие строилось гораздо быстрее, чем в прошлом году возводился РКЗ № 1. «Озерновский завод по своей конструкции много лучше Первого завода, и это вполне понятно, так как [там] строительство было новое, а построив один завод, мы имели опыт, хотя и очень маленький. Завод был во всех отношениях удачный — удобное расположение, нет сложности, которая была в прошлом году в Усть-Камчатске, полная механизация и, самое главное, что вся эта механизация была упрощена и не стоила таких денег, как на Усть-Камчатске. Не было элеватора, а сделали конвейер, который обошелся в 5 тыс. руб. и будет служить; не было поставлено водокачки, и целый ряд намеченных сметой сооружений не был выполнен; завод сконструирован много проще и дешевле».

Потенциальные возможности РКЗ № 3 Бурыгин оценивал в 50—60 тыс. ящ. консервов, не считая крабовых. По плану он должен был иметь три линии, но так как был построен раньше расчетного срока, то до начала рунного хода заводчане успели собрать еще одну линию. Подходы рыбы в районе были неплохие. Максимальная производительность завода достигла 2 700 ящ. за двенадцатичасовой рабочий день.

Помимо новой техники, в ходе создания РКЗ № 3 было использовано старое оборудование разобранного завода С. Грушецкого. Всего на постройку нового предприятия израсходовали 326 м³ древесины, 1 684 листов гладкого и волнистого железа, 22 бочки цемента весом по 155 кг. За сезон оно обработало 811 543 шт. лососей. Его продукция составила 920 208 банок, на которые ушло 478 641 рыбин или 59 % объема всего улова. Японским сухим посолом переработали 260 409 (32,09 %), русским бочечным — 72 496 шт. (8,91 %). Кроме этого, 2 934 рыбыны ушли в пищу рабочим [82, л. 278—284].

25 сентября 1928 г. правление АКО подводило предварительные итоги работы в истекшем сезоне. С докладом выступал промышленный директор А. Я. Шерстобоев. По его данным, рыбалка в Усть-Камчатске началась 8 мая. РКЗ № 1 выпустил (в ящиках) 29 231 фунтовых и 39 291 полуфунтовых банок нерки, 7 529 фунтовых и 33 371 полуфунтовых кижуча, 4 489 фунтовых кеты. Задание оказалось невыполнено на 6 000 ящ. или на 5 %. Тем не менее, в стоимостном выражении его перекрыли на 91 тыс. руб. (2 859 тыс. руб.) из-за повышения рыночной цены на ящик полуфунтовых банок до 30 руб.

РКЗ № 2 произвел, ящ.: 21 054 полуфунта и 1 676 фунта нерки, 3 460 полуфунта кеты и 2 970 полуфунта кижуча. Несмотря на незначительное количество продукции, это предприятие также перевыполнило

финансовый план на 167 тыс. руб., сдав много рыбы в свежем виде. Консервы погрузил пароход «Эрика Моллер», принадлежавший английской компании из Шанхая. Они проследовали в Англию, за исключением кетовых, купленных японцами.

Продукция озерновского РКЗ № 3 составила 11 000 ящ. полуфунта нерки, 19 000 фунта кижуча, 250 фунта горбуши. Он также перевыполнил план в стоимостном выражении на 99 тыс. руб. Озерновские консервы отправились на рынок 17 сентября [80, л. 156—157].

В целом АКО в 1928 г. произвело продукции на 6 966 тыс. руб. вместо 6 901 по плану. Член правления АКО И. А. Чаплыгин сообщил, что экспортное задание на 1928 г., составлявшее 5 648 тыс. руб., в суммарном выражении оказалось выполненным на 102,5—103 %. При этом он напомнил, что «в дальневосточных условиях выполнение экспортного плана — явление редкое» [81, л. 35].

О результатах работы в сезон 5 декабря 1928 г. в Москве отчитывался председатель правления АКО С. П. Нацаренус. По его словам, с программой расширения рыбоконсервного производства общество справилось. «Все эти задания выполнены полностью, причем завод в Озерной построен на четыре линии».

Основным рынком сбыта камчатских консервов по-прежнему являлся английский, на котором, несмотря на большой объем дальневосточной продукции (советской и японской), цены оставались стабильными. Если в 1927 г. ящик нерки в полуфунтовой расфасовке стоил 64 шиллинга, то в 1928 г. — 62. Такое же незначительное снижение цен наблюдалось и на фунтовые банки. Японский рынок носил для АКО посреднический характер. Здесь расценки на ящик были ниже на 4 шиллинга (2 иены). Поэтому, а также «в силу завязывания отношений с Англией, все консервы были отправлены туда».

Продукция 1928 г. была реализована в Англии при посредстве Аркоса (All Russian Cooperative Society Limited — смешанное советско-английское общество, учрежденное летом 1920 г., представлявшее советские внешнеторговые организации). Сотрудничество с Аркосом признавалось «совершенно не обеспечивающим интересы АКО» и принесшим ему убыток. В то же время АКО получило более выгодные предложения от японцев. Оно решило обратиться в Наркомвнешторг, «указав на необходимость принятия мер к возможно более выгодной реализации консервов и на недопустимость запроектированных наших экспортных товаров без согласования запродаж с правлением АКО» [80, л. 33].

О результатах сбыта продукции АКО на внешнем рынке в 1928 г. докладывал А. А. Богданов, представитель АКО при Амторге: «Выработка 1928 г... нами реализована полностью в отношении сортов “Силвер” и “Пинк”. В отношении сорта “Красный”: полуфунтовые банки полностью проданы в Ливерпуле, но в Лондоне имеется в остатке около 21 000 ящ.; фунтовые — в Ливерпуле в остатке 10 000 ящ., в Лондоне — 11 000. Иными словами, в остатке имеем только “Красный” в количестве 41 000—42 000 ящ.».

1928 г. стал рекордным по количеству произведенного на Камчатке сорта «Красный». Японцы выработали его на 300 000 ящ. больше, чем в 1927 г. Качество АКОвских консервов, упакованных в фунтовые банки, оказалось хорошим, не хуже японского, а вот полуфунтовая продукция заметно уступала ничировской. Поэтому английские фирмы «несмотря на все [наши] старания, не купили у нас ни одного ящика, а покрыли свою годовую потребность в 50 000 ящиков сорта “Красный” выработкой Ничиро». Дефектом являлось то, «что в банки слишком много уложено рыбы — вплоть до самой верхней крышки (на рыбе виднелся отпечаток крышки. — С. Г.). Благодаря этому нет места, для того, чтобы жир выступал кверху и придавал бы товару тот привлекательный внешний вид, какой имеет продукция Ничиро» [94, л. 2].

В соответствии с рассматривавшимися весной 1929 г. «Основными установками по составлению пятилетнего плана рыбной промышленности», последняя по-прежнему должна была иметь ярко выраженный экспортный характер. Из общей стоимости продукции за пятилетие в 150 782 700 руб. на экспорт приходилось 93 496 800 или 62 % [80, л. 49 об.]. В 1929 г. намечалось выпустить товара на сумму 14 174 тыс. руб., то есть удвоить ее по сравнению с прошлым годом. Такой рост должен был стать следствием постройки в Кихчик-Кольском районе четвертого РКЗ в четыре линии, покупки второго плавучего крабозавода, организации крабовых отделений при существующих заводах и модернизации уже работавших производств [81, л. 37].

В начале апреля 1929 г. правление АКО изучало сметы на дооборудование РКЗ № 1, 2 и 3 и проект РКЗ № 4, разработанные строительнотехническим бюро. Расходы оценивались в 808 397 руб. На РКЗ № 1 общество намеревалось возвести здание клуба, дооборудовать японские бараки и соорудить при них сушилку, пристроить сушилку и умывальник к русским баракам, укрепить 300 м берега, покрасить существующие сооружения и провести благоустройство. Общая стоимость этих работ определялась в 70 791 руб.

РКЗ № 2 нуждался в складе для консервов, конторе и общежитии, бараке для рабочих, колодце, пожарном баке на 1 000 ведер и водопроводе. На их устройство требовалось 78 726 руб. [80, л. 35]. На РКЗ № 3 предполагалось дополнительно построить два барака для русских, больницу, склады для консервов и материалов, засольный сарай и чаны, бытовые помещения. Кроме этого расширялся консервный цех и возводился туковый завод. На это предполагалось потратить 179 648 руб.

Сметная стоимость РКЗ № 4 и тукового завода при нем составляла 479 232 руб.: здание РКЗ — 123 354, туковый завод — 27 380, склад материалов — 10 592, икрянки — 4 525, засольный сарай — 17 751, жилье для служащих и контора — 27 827, больница — 28 626, четыре барака для рабочих — 72 136, баня и душ — 10 273, железобетонные засольные чаны — 13 984, зимний дом с помещением под радиостанцию — 13 804, пристань — 5 400, закрома для хранения рыбы — 1 120. Всего на территории завода следовало возвести 24 сооружения. Монтажные работы оценивались в 50 000 руб. Окончательные сметы на сумму 731 074 руб. золотом были утверждены 12 апреля 1929 г. [80, л. 29—31, 37 об.]:

- стоимость оборудования РКЗ № 1 с его монтажом — 86 286;
- по РКЗ № 2 и крабokonсервному отделению при нем — 99 738;
- по РКЗ № 3 и утилизационному заводу — 126 747;
- по РКЗ № 4 и утилизационному заводу — 418 303.

Как и в прошлые годы, возглавлять работы и руководить ходом путины на местах должны были высшие администраторы АКО. 29 апреля 1929 г. было решено командировать в Усть-Камчатск председателя правления С. П. Нацаренуса, а его заместителя О. Х. Кантера направить на западный берег «для наблюдения и руководства работой заводов, в частности постройкой 4-го завода...» [80, л. 51].

В 1929 г. АКО совместно с ДГРТ заключило договор с фирмой «Бр. Пауль» на продажу 260 000 ящ. сорта «Салмон» и 60 000 ящ. крабов. За это оно получило аванс в 200 000 фунтов стерлингов. Вскоре возникли опасения в возможности выполнения договоренности: Амторг получил сведения о том, что продукция АКО в 1929 г. оказалась незначительной (около 200 000 ящ.). В то же время фирма Ничиро выпустила их около миллиона [94, л. 3].

План капитального строительства АКО на 1930 г. предусматривал сооружение еще трех заводов: РКЗ в Большерецке с крабokonсервным отделением в одну линию и утилизационным отделением общей стоимостью 999,3 тыс. руб., а также двух ККЗ на сумму 545,8 тыс. руб.

Оборудование для них намеревались купить за границей, на что предполагалось затратить 570 тыс. инвалютных руб. [95, л. 106].

Увеличение численности РКЗ требовало расширения сети промыслов. При составлении заявки на участки в 1930 г. АКО учитывало:

- желание дальнейшего ослабления японского влияния в конвенционных водах путем передачи ему участков, находившихся до этого у японцев, и открытием новых промыслов в устьях крупнейших рек;
- необходимость создания новых баз по обработке рыбы;
- стремление к сохранению крупных отечественных частных и кооперативов, также используемых как средство вытеснения японцев.

Намечаемые к эксплуатации новые участки располагались, главным образом, вблизи устьев рек. Их действие должно было повлиять на величину улова расположенных рядом японских промыслов.

По рыбоохранным соображениям, лов рыбы разрешался на расстоянии не ближе двух верст с обеих сторон от устьев. Для наиболее важных рек закон, принятый еще в 1911 г., устанавливал предъустьевое пространство более двух верст. В начале 1928 г. по требованию японцев были открыты новые участки, захватывавшие предъустьевое пространства (например, № 243а вблизи устья р. Камчатки). Этим фактически отменялось действие закона 1911 г. Появление новых предъустьевых участков при сохранении двухверстного пространства должно было ослабить японские уловы. Тем самым поднималась ценность новых промыслов, передававшихся в ведение советских РКЗ.

Стремясь лишить японцев возможности получить новые промыслы вблизи устьев рек, Дальрыба намечала расположить их так, чтобы теперь нельзя было увеличить их число [64, л. 231].

Выпуск АКО консервов в 1930 г. превысил 400 тыс. ящ. Хотя он равнялся суммарному производству за 1928 и 1929 гг., но экспортную программу обществу выполнить не удалось. Особенно большая недостача пришлась на наиболее дорогой товар — крабовые консервы.

Итоги года подводились в январе 1931 г. в Хабаровске на Второй дальневосточной конференции работников «пищевкусовой промышленности». Ее делегаты, наряду с успехами, отметили как пример нерационального хозяйствования постройку в районе Большерецка по соседству заводов АКО и фирмы «Дальрыбопродукт», хотя все добываемое сырье можно было обработать на одном предприятии. Здесь же говорилось о недостаточной нагрузке РКЗ АКО в Усть-Камчатке.

Впрочем, подобные случаи имелись не только на Камчатке. Так, Центросоюз построил заводы на Рейнеке и в Асташево, хотя рядом

уже действовало предприятие ДГРТ, не имевшее достаточной загрузки сырьем. Сам ДГРТ соорудил свой Тайфунский завод в месте, где отсутствовала пресная вода для питания паровых котлов [96, л. 30].

Все это свидетельствовало о недостаточной проработке технико-экономического обоснования проектов предприятий, строившихся различными организациями, и неэффективной деятельности coordinating органа пищевой промышленности — Дальрыбы.

«Компетентные органы» сделали свои «выводы»: 28 июня 1931 г. коллегия ОГПУ вынесла приговор по сфабрикованному делу «контр-революционной организации в рыбной промышленности и рыбном хозяйстве Дальнего Востока». По нему были осуждены многие видные специалисты, принимавшие участие в становлении камчатского рыбоконсервного производства. В их числе оказались В. Л. Бурьгин, В. И. Волков, А. Я. Шерстобоев, В. А. Встовский, П. В. Миллер, получившие по десять лет исправительно-трудовых лагерей. Они обвинялись в создании вредительской организации, срыве снабжения государственных предприятий и замедлении темпов их работы, содействию частному и японскому капиталу. (В 1959 г. приговор отменили «за отсутствием состава преступления») [97, с. 154—158].

Никакого организованного «вредительства» не было. Имелся ряд объективных и субъективных ошибок, неизбежных во всяком новом деле, тем более разворачивавшемся в таком огромном масштабе.

В начале 1930-х гг. АКО стало крупнейшим отечественным производителем консервов на Дальнем Востоке. Региональный план по их выпуску на 1931 г. устанавливался в объеме 1 383 300 ящ. стоимостью 21 580 тыс. руб., табл. 6.18.

Таблица 6.18

Производитель	Объем, ящ.	Стоимость, тыс. руб.
АКО	478 900	7 784
Кработрест	128 000	4 138
ДГРТ	299 000	2 550
АСО ¹	40 000	402
Частный сектор	437 400	6 706

¹ Акционерное Сахалинское общество.

На экспорт должна была последовать львиная доля продукции: 1 083 200 ящ. (в том числе 128 000 крабовых), то есть 78,3 %.

С выполнением намеченной программы вновь возникли большие трудности: дело с покупкой жести в США протекало медленно. Ее первая партия (8 610 ящ. из требующихся 34 610) на сумму 105 000 долларов прибыла только в конце февраля 1931 г. Из-за недостатка материала

на владивостокской ЖБФ действовала всего одна линия. Задержка жести и опасение остаться к началу путины без тары вынудили закупить в Японии 120 000 ящ. готовых банок на сумму 385 000 руб. Позже пришлось купить еще 26 000 ящ. жести в Англии. Все это повлекло за собой большой перерасход валюты [98, л. 14].

В 1931 г. АКО располагало уже восемью РКЗ. Результаты их деятельности показаны в табл. 6.19, тыс. ящ.

Таблица 6.19

Наименование	План	Выполнение	% выполнения
Усть-Камчатские № 1 и 2	173,0	96,0	55,5
Озерновский № 3	72,0	74,7	103,8
Кихчик-Кольский № 4	75,0	61,9	82,5
Большереецкий № 5	78,0	64,7	82,9
Ичинский № 6	24,5	7,7	31,4
На о. Птичий № 7	27,0	5,4	20,0
Крутогоровский № 8	29,4	7,4	25,2
Итого:	478,9	317,8	66,4

Причинами невыполнения плана 1931 г. стали позднее начало работы в Иче и Крутогорове, большой недоход нерки в Усть-Камчатске, вызванный постановкой японцами ставных неводов, перегородивших рыбе путь в реку, недостаток рабсилы и плавсредств [99, л. 4 об.].

Действовавшие РКЗ АКО не давали того количества продукции, на которое можно было бы рассчитывать по их техническим возможностям. Если принять выработку одной консервной линии в 1928 г. за 100 %, то последующие шесть лет дают такую картину. В 1929 г. линия произвела 92,7 %, в 1930 г. — 156,2 %, в 1931 г. — 144,8 %, в 1932 г. — 135,4 %, в 1933 г. — 55,2 %, а в 1934 г. — 73,9 %. Налицо резкое падение производительности в 1933 и 1934 гг. Его причинами стали ухудшение технического состояния предприятий, несоответствие их мощности возможностям сократившейся сырьевой базы, недостаток тары, топлива и рабсилы.

В первые годы работы РКЗ АКО имели технических консультантов в лице американских специалистов, нередко непосредственно управлявших механизмами. С их уходом предприятия остались без руководящего персонала. В 1933 и 1934 гг. на заводах не было ни одного инженера, а средний технический персонал не всегда соответствовал назначению. Состав же рабочих «меняется почти ежегодно и учатся [они] уже в самом процессе производства, к тому же слишком непродолжительном». Похоже, что решить проблему «закрепления» кадров, активно обсуждавшуюся в 1928—1929 гг., так и не удалось.

РКЗ оснащались современным импортным оборудованием. Строительство их основного числа завершилось к началу 1930-х гг. Вскоре, как считалось, закончились запасные части к машинам, импорт которых был прекращен, а отечественное производство оказалось не налажено. Ежегодная нехватка ремонтных материалов привела к тому, что оборудование зачастую не получало даже текущего ремонта [89, л. 14].

Однако имеются и совершенно противоположные данные, свидетельствующие о недостаточном количестве имевшейся техники. Комиссия, обследовавшая РКЗ в 1933 г., сделала следующее заключение о состоянии предприятий: «Нужно отметить, что по обеспеченности механизмами мы стоим значительно выше японцев и русского частного 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 закаток, 40 окончательных закаток 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... представляет формальным образом свалку запасных частей и материалов механического оборудования... Ни один завскладом не мог сказать, что у него есть, в каком количестве и где находится. Это резко подчеркивает безграмотность наших складских работников по обеспечению нормальной работы заводов...» [89, л. 15].

Справедливость последнего вывода подтверждается таким фактом. 23 мая 1935 г. начальник АКО И. А. Адамович получил справку о наличии в Усть-Камчатске следующего оборудования: «В усть-камчатском РКЗ № 2 лежит с 1932 г. неиспользованная баночная фабрика, закупленная и завезенная из Америки, выпуска 1930 г., стоимостью в 125 000 руб. золотом... Неиспользованное импортное оборудование: рефрижератор, завезен в 1927 г., 5 000 руб. золотом, лебедка, завезена в 1932 г. — 2 000, закатка, привезена в 1928 г., стоит 5 000, набивочный станок, 28 г. — 500, котел — 10 000. Кроме того, по усть-камчатскому РКЗ надо отметить, что там имеется двенадцать консервных линий, а фактически нужно не более половины» [98, л. 142].

Все это говорит о том, что АКО зачастую не располагало точными сведениями о своих действительных ресурсах. Подобная ситуация приводила к простою заводов в горячие дни рунного хода лосося из-за технических сбоев, которые могли бы быть устранены до начала их работы.

Рациональному использованию богатой сырьевой базы препятствовали следующие обстоятельства:

— сезонность производства, ограниченная кратковременным ходом лосося при отсутствии холодильного хозяйства и пассивных (прибрежных) способах лова;

— резко выраженные колебания хода горбуши. Более обильный ход на западном побережье наблюдался в четные годы, причем эти колебания наименее резко проявлялись в Кихчике и Пымте, постепенно увеличиваясь к югу и северу. Так, в Озерной уловы в нечетные годы были незначительны. На восточном побережье, наоборот, большие уловы приходились, как правило, на нечетные годы;

— недостаточная изученность возможностей сырьевой базы восточного побережья по сравнению с западным.

Подрыву сырьевой базы РКЗ и снижению загрузки их оборудования способствовал бесконтрольный лов, практиковавшийся японцами в море. Обладая многочисленным промысловым флотом активного лова, они добывали огромное количество лосося на подходе к устью р. Камчатки. Проход рыбы в реку, по сути, был закрыт сплошной стеной сетей. Так, по свидетельству работников Усть-Камчатского комбината, подтвержденными наблюдениями ученых Камчатского отделения ТИРХа, в 1933 г. около 60 % нерки, попавшей в неводы АКО, несли на себе следы японских сетей [89, л. 21 об.].

Интенсивный подъем камчатской рыбопромышленности совпал с началом деятельности АКО. Ее рост шел, в основном, за счет добычи лососей. Вылов рыбы с 1928 по 1933 гг. показан в табл. 6.20.

Таблица 6.20

Годы	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Всего, ц	229,7	267,1	627,8	581,1	801,4	538,7
В том числе 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

Как видно, добыча лососей при небольшом снижении их удельного веса за пять лет почти утроилась. АКО, планируя работу на вторую пятилетку, строило ее именно на лове лосося [89, л. 18].

В 1928 г., в первый год своего существования, АКО имело всего 24 рыбо- и краболовных участка и три РКЗ. С 1928 по 1933 г. его консервная промышленность развивалась как за счет строительства новых заводов, так и за счет передачи ему, преимущественно из рук частников, действовавших рыбопромысловых угодий и предприятий. В результате к 1933 г. число участков достигло 190, а в 1938 г. общество владело уже 16 РКЗ.

В 1927 г. к АКО перешел от ДГРТ один РКЗ мощностью в шесть линий, а через пять лет общество располагало восемью заводами с 35 линиями [100, л. 135 об.]. Рост количества РКЗ АКО с 1927 по 1931 гг. характеризует табл. 6.21.

Таблица 6.21

Годы	1927	1928	1929	1930	1931
Кол-во РКЗ/кол-во линий	1/6	3/16	4/23	7/29	8/35
Кол-во утильзаводов	—	2	3	4	4

Все заводы по технической оснащенности делились на две группы: вновь построенные и принятые от частных и кооперативов. Первые были хорошо оборудованы, вторые — часто не имели в достатке станков и запасных частей, а также отличались слабым складским хозяйством. Их постройки нередко не соответствовали назначению.

Так, Крутогоровский РКЗ № 8 предпринимателя Рубинштейна, построенный в 1931 г., имел две линии: одну для выпуска «полуфунта», вторую — для «плоского фунта». В 1931 г. сырец на нем обрабатывали вручную, только головы резали дисковой пилой по дереву. В 1932 г. АКО установило здесь разделочный автомат «железный китаец», но его мощность оказалась недостаточна для обслуживания двух линий. Один из РКЗ фирмы «Бр. Люри» в 1933 г. представлял собой «летнее каркасное здание без крыши, пола, окон. Станки в одну линию, без “железного китаец”. Разделка рыбы происходит вручную» [89, л. 16].

В 1940 г. АКО имело 26 рыбокомбинатов и самостоятельных рыбозаводов, обслуживаемых 188 промысловыми участками. На них размещались 17 РКЗ и девять холодильников [89, л. 3—5]. Росло консервное хозяйство АКО следующим образом.

Первым АКО приняло от ДГРТ Усть-Камчатский рыбокомбинат с действовавшим РКЗ № 1. В 1928 г. оно построило здесь РКЗ № 2. В 1933 г. комбинат был расширен за счет Шубертовской группы участков торгового дома «Бр. Люри». В 1934 г. из его состава как самостоятельное предприятие выделилась Шубертовская база, позже ставшая еще одним рыбокомбинатом. В 1928 г. от ДГРТ были приняты озерновские промыслы, где в этом же году заработал РКЗ № 3. В этом сезоне АКО организовало на базе Кихчик-Кольских участков Кихчинский комбинат, на котором в 1929 г. был построен РКЗ № 4. В 1933 г. в состав комбината вошли пымтинские рыболовные участки, принадлежавшие фирме «Бр. Люри». В 1938 г. комбинат разделился на два: Кихчинский и Пымтинский. В составе первого остался действовавший РКЗ, на втором его построили позже.

В 1929 г. АКО организовало Ичинский комбинат. В его составе находился РКЗ № 6. В этом же году возникли Карагинский и Корфский комбинаты. К последнему в 1933 г. отошли участки Всекопромрыбаксоюза. В 1929 г. заработал также Олюторский комбинат. В 1933 г. его расширили за счет промыслов Всекопромрыбаксоюза и частной фирмы Дальрыбопродукт, на участке которой имелся небольшой РКЗ. В 1938 г. комбинат разделили на три: Олюторский, Ново-Олюторский и Пахачинский. РКЗ действовал в составе Олюторского комбината.

В 1930 г. возник Анадырский рыбокомбинат. РКЗ на нем появился в 1931 г. В 1934 г. АКО передало комбинат Главному управлению Северного морского пути. В 1938 г. он вновь вошел в состав АКО. В 1930 г. организован Авачинский рыбокомбинат. В 1938 г. из его состава выделилась база Моховая, переданная Морлову АКО. Во время войны здесь действовало небольшое рыбоконсервное производство.

В 1931 г. к АКО перешел Большерецкий комбинат, построенный Дальрыбопродуктом в 1930 г. Здесь имелся РКЗ № 5. В 1935 г. комбинат разделился на два: им. А. И. Микояна и Большерецкий. В их составе действовало по одному заводу. Также в 1931 г. от Дальрыбопродукта к АКО перешел Крутогоровский рыбокомбинат, состоявший из пяти рыббаз и двух РКЗ. В 1938 г. он разделился на два комбината: Колпаковский и Крутогоровский. В их составе работали по одному РКЗ.

В 1933 г. АКО приняло от фирм «Бр. Люри» и Дальрыбопродукт Митогинский рыбокомбинат. РКЗ здесь был построен в 1943 г. В 1933 г. в состав АКО вошел и рыбокомбинат им. Кирова, сооруженный Всекопромрыбаксоюзом в 1929 г. Одновременно была принята база Дальрыбопродукта, также включенная в состав комбината. В 1933 г. к АКО от Дальрыбопродукта перешел Жупановский комбинат. На нем в 1931 г. был построен РКЗ, сгоревший зимой 1933—1934 гг. Предприятие восстановили весной 1934 г. Одновременно в 1933 г. от фирмы «Бр. Люри» к АКО перешла группа участков в Усть-Камчатском районе с одним РКЗ.

В 1943 г. в составе АКО находились 26 рыбокомбинатов. В их составе действовали 16 РКЗ с 51 линией (из них три крабовых). Экспериментальное производство работало на базе Морлова «Моховая». Один РКЗ (Митогинский № 55) бездействовал [101, л. 44].

В 1933—1934 гг. ряд РКЗ западного побережья провел первые на Камчатке опыты по изготовлению консервов из частика, давшие положительные результаты. Однако регулярные перебои с консервными банками и топливом не позволили в то время наладить производство сравнительно малоценной продукции. К тому же возникли сомнения

в том, что такие консервы будут приняты рынком «в условиях вырастающих требований к пищевой продукции во второй пятилетке». Частик считался резервом на случай истощения лососей [89, л. 57 об.].

Выработка АКО консервов в 1928—1943 гг. приведена в табл. 6.22.

Таблица 6.22

Год	Тыс. ящиков	Год	Тыс. ящиков
1928	187,3	1936	456,2
1929	206,6	1937	428,1
1930	403,5	1938	539,5
1931	319,3	1939	406,0
1932	334,5	1940	233,9
1933	265,3	1941	417,1
1934	352,9	1942	436,2
1935	215,2	1943	606,5

Значительный рост объемов производства пришелся на время Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). В этот период продукция камчатских заводов шла в действующую армию. Помимо официальных наград и поощрений за выдающийся труд, консервщики получали благодарности и от потребителей результатов своего труда, одетых в серые солдатские шинели. Консервы попадали и в руки недавних рыбообработчиков, теперь сражавшихся с фашистами.

Один из работников комбината им. А. И. Микояна получил от своего товарища вот такое известие с фронта: «Удивительное дело, получаем сегодня продукты и, представь себе, какая радость — выдают мне настоящие, с наклейками, консервы **нашего Микояновского рыбокомбината** (так в тексте. — С. Г.). Я так обрадовался, прочтя “Изготовлено на рыбоконсервном заводе № 5”, будто бы получил письмо. Приятно было вспомнить о комбинате. Два года я нахожусь на фронте. Чувствую себя прекрасно. Горжусь оказанным мне доверием. 9 апреля награжден орденом **Красной Звезды**. Несколько позже мне присвоили звание гвардейца. Пиши мне письма, я ни от кого не получаю, а очень приятно узнать о делах и жизни комбината. Боевой привет. Гвардии красноармеец М. Немзер. Полевая почта 03094».

А вот письмо бывшего работника Ичинского РКЗ Н. Т. Мартынова, опубликованное 14 мая 1944 г. в комбинатской газете «Ичинский ударник». «Дорогие товарищи — рабочие, работницы и интеллигенция комбината! Шлю я вам пламенный привет фронтовика и желаю новых успехов в нашей трудовой жизни. Мы, бойцы нашей части, благодарим вас за выпуск высококачественной продукции, которая идет нам

на питание. По случайности консервы Ичинского рыбокомбината выпуска 1942 года попали в нашу часть. И мне приятно было слышать, как наши бойцы отзывались о выработанных вашими руками вкусных консервах...»

6.9. РАБОЧАЯ СИЛА И ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ РКЗ

Значительную долю работавших на Камчатке сезонников традиционно составляли японцы. Японские предприниматели, действовавшие в конвенционных водах, использовали только труд своих соплеменников. На отечественных промыслах доля японцев также была велика. Кроме них, но в существенно меньшем количестве, трудились другие восточные рабочие — корейцы и китайцы.

На японских промыслах на Камчатке в начале 1920-х гг. работало свыше 10—12 тыс. чел. На некоторых крупных РКЗ и обслуживавших их промыслах трудились до тысячи работников, а в отдельные сезоны — и больше. Численность персонала завода Ничиро в Большерецке в 1925 г. составляла 401 чел.: 13 администраторов, столько же младшего обслуживающего персонала, 133 ловца на морском участке и 242 рабочих на самом заводе. В сезон 1925 г. оклад управляющего японским РКЗ составлял 250 иен в месяц. Кроме этого, он получал наградные, размер которых зависел от объема продукции. Сендо зарабатывал 200 иен и премию от улова с комиссионными за нанятых им рабочих из расчета по 5 иен с человека, помощник сендо и старший неводчик получали по 100 иен, машинисты и мотористы — по 120 иен [19, с. 41]. (По действовавшему тогда курсу 1 иена приравнивалась к 1 рублю).

Большинство работников-японцев были мужчинами. Женщины, в основном, занимались бытовым обслуживанием промысловиков. Их труд на японских РКЗ использовался ограниченно: в сезон 1925 г. только 50 рабочих-женщин принимали участие в производстве консервов на одном из 15 действовавших заводов [19, с. 62].

Условия найма японцев определялись особым договором — «Свидетельством о найме» — выработанным и утвержденным при участии императорского правительства. Большинство его статей оговаривали круговую поруку. Вот несколько выдержек из этого документа: «Если в случае болезни и по другим своим ошибкам прекращу свою работу или не в состоянии буду выполнять работу, не возражаю против вычета из содержания положенного процента, или, по усмотрению адми-

нистрации промысла, — снятия с работы и выдачи расчета... В случае, если буду замешан в азартных играх, или замечены будут за мною какие проступки, или причину Вам неприятности и убытки подстрекательством других на злоупотребления с целью вызвать забастовку, не получаю причитающегося мне содержания и за круговую поруку свидетелей немедленно возвращаю убытки...» [19, с. 40].

Японцы, используя систему заблаговременного найма и выдачи гарантированной зарплаты вперед еще в декабре предыдущего года, добились ежегодного возвращения на промыслы свыше 70 % прежней рабочей силы. Такое закрепление работников позволяло повысить их квалификацию, существенно увеличить вылов и выпуск продукции. Производительность и качество труда каждого работника «на глаз» оценивал сендо. Ему отдавалось на откуп их персональное премирование, производившееся по окончании сезона. Этого оказывалось вполне достаточно для интенсификации работ. Средний размер полученной премии (куичи) обеспечивал рабочим спокойную жизнь дома до декабря — времени начала вербовки на следующий сезон. После вербовки они получали аванс, размер которого позволял свободно «прокормиться» до начала рыбалки [19, с. 33, 41].

Похоже протекала вербовка японцев и на советские предприятия. Занимался ею сендо, которому в следующем сезоне предстояло руководить ими. Таким образом, он имел непосредственную заинтересованность в качестве нанимаемых рабочих рук, так как по окончании сезона получал куичи, размер которых зависел от количества и добротности произведенной продукции.

Найм начинался зимой в декабре или январе и проводился следующим образом. С каждым сендо советское торговое представительство в Японии заключало договор, которым ему определялось сезонное жалование и назначались куичи. Сендо лично набирал рабочих, получая от торгпредства 4,5 иены за каждого завербованного. Он выезжал из Хакодате в села, через сельские общества и кумиаи (союзы рыбаков) подбирал там людей, оговаривал размеры задатка, куичи и предварительные условия найма. По окончании переговоров сендо отправлял в торгпредство телеграммы о количестве нанятых рабочих и требующейся сумме задатка. Средства переводились в село, после чего сендо отправлялся далее за очередной партией людей.

Полученные деньги выдавали только рабочим, имевшим удостоверение местных властей о праве выезда на промыслы в советских водах, утвержденные губернатором провинции. На их получение

затрачивалось до полутора месяцев. Рабочий, кроме разрешения на выезд, должен был заручиться справкой о состоянии здоровья.

За 20—25 дней до сбора рабочих в Хакодате, откуда они доставлялись на Камчатку, им выплачивали второй задаток. Его окончательная сумма достигала 80—90 % сезонного жалования без куичи, то есть 100—200 иен каждому рабочему. Нанятые приезжали в Хакодате по вызову торгпредства и размещались в арендованных им казармах. Ежедневно они получали 20—50 сен наличными на питание [102, л. 128].

Недостаток отечественных квалифицированных управленческих кадров для промыслов и РКЗ после создания АКО был восполнен приглашением сендо, ранее работавших в ДГРТ. «Придавая большое значение твердо забронированному кадру специалистов рыбного дела из японских рабочих (сендо)», АКО принимало главными сендо:

- по усть-камчатским промыслам — Саваду и Нариту;
- по охотским промыслам — Сайто и Фукухару;
- по большевецким промыслам — Абе.

Месячный оклад им устанавливался в размере 80—125 руб. в зависимости от объема обязанностей. Их кандидатуры согласовывались с полномочным представительством СССР в Токио. Судя по всему, японские администраторы пользовались в АКО авторитетом и уважением. Так, после смерти главного сендо усть-камчатских промыслов Савады, в ноябре 1929 г. его семье по ходатайству торгпредства в Хакодате было выдано специальное денежное пособие [80, л. 95, 259, 267].

Кроме японских специалистов, на предприятиях АКО работали американцы. В 1928—1929 гг. на РКЗ общества трудились следующие инженеры и техники: Джекимсен, Юнг, Воллас, Киорк, Асп, Марлоу, Варвик, Бениамин, Харботл, Робертсон, Лик, Сорвик, Сеттем. С октября 1928 г. по июль 1929 г. им было выплачено в качестве заработной платы 23 130 долларов США и 13 590 руб. [103, л. 203].

По замечанию руководства РКЗ № 2, в 1928 г. «не все [они] были на своем месте... Четыре-пять человек вполне ответили своему назначению, а два держали себя и работали плохо». Одновременно отмечалась недостаточная заинтересованность отечественного персонала в освоении сложной техники: «Только 15 русских рабочих старались учиться у американцев, остальные не интересовались» [80, л. 162].

Американцы работали в АКО и в 1930 г. В связи с увеличением числа советских специалистов рыбоконсервного дела, как дипломированных, так и практиков, функции иностранных «спецов» измени-

лись: отныне они вместо непосредственного управления техникой стали играть роль инструкторов и консультантов.

28 апреля 1930 г. член правления АКО промышленный директор А. Я. Шерстобоев обращался к инженеру В. Ф. Киорку и другим специалистам со следующим письмом: «Ставим Вас в известность, что за исключением нашего нового завода в Большерецке, все американские эксперты в этом году должны выполнять только обязанности инструкторов, следить за качеством продукции и не выполнять никакой физической работы. Мы чувствуем, что советские механики теперь достаточно знакомы с работой, регулировкой и починкой машин. Если по каким-либо причинам наше предположение окажется ошибочным, вина за это ни в коем случае не может быть отнесена на Ваш счет или на счет американских экспертов, но Вы и американские эксперты обязаны оказать всю возможную помощь, не останавливаясь перед фактическим выполнением работы, насколько это будет в Ваших силах» [104, л. 111].

По мере укрепления государственной промышленности и роста населения полуострова потребность в иностранцах сокращалась. Директор-распорядитель АКО Б. И. Гольдберг в докладе И. В. Сталину приводил следующие данные об изменении соотношения отечественной и японской рабочей силы на его предприятиях. В 1928 г. на них трудились 3 017 русских и 1 500 японцев, в 1932 г. — соответственно 12 164 и 500. На найме иностранных рабочих в 1932 г. страна сэкономила 466,6 тыс. иен [105, л. 49]. В 1931 г. на предприятиях АКО работали 1 005 японцев [106, л. 30]. После 1932 г. они больше не использовались.

Распределение рабочей силы, задействованной в рыбной промышленности Камчатки в 1930 г. на государственных, кооперативных, частных и иностранных предприятиях, показано в табл. 6.23.

Таблица 6.23

Предприятие	Русские	Японцы	Всего
АКО	8 640	3 206	11 846
Дальгосрыбтрест	1 631	300	1 931
Дальохотсоюз	180	60	240
Всекопромрыбасоюз	858	510	1 368
<i>Итого:</i>	<i>11 309</i>	<i>4 076</i>	<i>15 385</i>
Люри	2 677	1 893	4 750
Дальрыбобпродукт	3 146	1 524	4 670
Рубинштейн	1 464	864	2 328
<i>Итого:</i>	<i>7 278</i>	<i>4 281</i>	<i>11 748</i>
<i>Всего:</i>	<i>18 596</i>	<i>8 357</i>	<i>27 133</i>
Японские промыслы	—	22 234	22 234
Всего:	18 596	30 591	49 367

Как видно, в отечественном государственном и кооперативном секторах экономики работали 11 309 чел., что составляло 60,1 % от общей русской рабочей силы (18 596 чел.) и 73,5 % от полной численности трудившихся (15 385 чел.). Доля японцев достигала 26,5 % (4 076 чел.). Ведущую роль играло АКО: на него приходилось 46,5 % русских рабочих или 31,8 % от полного числа занятых в отечественной промышленности (27 133 чел.).

Численность персонала на русских частных промыслах достигала 11 748 чел. при заметном перевесе отечественного — 7 278 (62 %) против 4 281 (38 %) иностранного.

Наибольшая численность работавших наблюдалась на японских промыслах: на их долю приходилось 22 234 чел. или 45 % от полного числа занятых, достигавшего 49 367 чел.

Всего на отечественных предприятиях трудилось около 27 тыс. чел. Их перевозка в оба конца стоила 14 520,6 тыс. руб. и требовала 18 пароходов (по 1 500 чел. на каждом) [107, л. 28—29].

Численность иностранцев на советских промыслах стала снижаться после начала деятельности государственных предприятий. Так, по договору с управлением Дальрыбы ОКАРО обязывалось иметь на речных участках не менее двух третей русских рабочих от общего числа, а иностранных — только одну треть. С учетом этого, в 1924 г. в районе Большерецка русских рабочих и служащих, привезенных из Владивостока и приглашенных на месте, было 240, а японцев — 120 чел. Эта же норма действовала в 1927 г. и для ДГРТ.

По замечанию уполномоченного ОКАРО по западной Камчатке в 1924 г. К. И. Воронова, полное прекращение использования японцев могло иметь самые неблагоприятные последствия, во-первых, из-за низкого качества ввозимой отечественной рабочей силы, во-вторых — из-за недостаточного количества в отдельных районах местного трудоспособного населения. «Нет сомнения, что если бы ни это обстоятельство, везде количество рабочих на промыслах было бы чрезвычайно ограничено. Могут утверждать, что это нельзя объяснить дороговизной русских рабочих по сравнению с японскими; правда, хотя японцы и обходились в сезон на 50 руб. дешевле, но все-таки при свободной конкуренции японским рабочим рыбопромышленники отдали бы предпочтение».

Доставляемые с материка отечественные неквалифицированные рабочие зачастую не умели, а иной раз — и не желали трудиться. Среди них присутствовало много случайной публики. Японцы же, по словам

Воронова, были «полны инициативы. Они работают головой. Если у них встречается какое-либо препятствие в работе, они бросаются друг к другу на помощь, соображая как лучше и скорее устранить препятствие. С японцами, если уметь ладить, легко работать. Бывает, что тот или другой руководитель работы на промыслах забывает отдавать вовремя необходимые распоряжения. Сплошь и рядом японцы сами исправляют ошибку руководителя, и дело делается без всяких приказаний. Конечно, русский рабочий ошибок руководителя не исправит, по крайней мере мне этого не приходилось наблюдать».

Еще одной причиной неудовлетворительной работы русских признавался неудачный коллективный трудовой договор, заключенный на сезон 1924 г. между рыбопромышленниками и Союзом пищевиков. Его главной ошибкой являлось установление вместо сдельной оплаты труда сверхурочной. «...У рабочего не было никакого побудительного стимула так или иначе торопиться: отработав восемь часов, он заботился, чтобы работа оставалась и на сверхурочные».

Совместная работа русских и японцев имела и такую сторону: первые оказывали на вторых «развращающее влияние». Японцы «довольно быстро начинают усваивать отрицательные стороны первых, и уже на русских промыслах японский рабочий далеко не тот, что у своего капиталиста».

Все сказанное выше касалось только чернорабочих. Квалифицированные же русские плотники, бондари и икрянщики не уступали в умениям и способностях японским специалистам. В целом рыбопромышленники полагали, что «при мало-мальски сносных условиях работы русского рабочего (хотя бы на суше) по сравнению с японским, мы всегда отдадим предпочтение русскому... Необходимо делать подбор рабочих, направляющихся на Камчатку, всякий же безработный, конечно, далеко не всегда может нас удовлетворить...».

Выходом из сложившейся ситуации могло стать использование местного населения. Но прибегнуть к его помощи можно было далеко не всегда и не везде, в первую очередь из-за его малочисленности. Правда, положение в этой области в 1920-х гг. начало меняться: на полуострове стали закрепляться переселенцы. Естественно, что привлечение местных жителей было выгодно хотя бы только из-за уменьшения расходов по перевозке людей и платы им за время нахождения в пути.

«Это мертвое время, когда рабочие ничего не делают, составляет 50 % от всего сезона... Одним словом, местный рабочий обойдется нам вдвое дешевле, чем материковый. К сожалению, на реке

Большой кадр местных рабочих незначителен, а в других местах Камчатки он до сего последнего времени вовсе не существовал» [80, л. 338—340].

Согласно опубликованным 9 октября 1927 г. сведениям об итогах переписи населения Камчатского округа, оно вместе с Анадырским и Чукотским районами составляло 34 269 чел. На громадной территории округа оседло жило всего 20 262 чел. При этом основные рыбопромысловые районы имели: Петропавловский — 2 469, Большерецкий — 2 432, Усть-Камчатский — 3 104, Тигильский — 3 628, Карагинский — 3 262 чел. Население Петропавловска насчитывало всего 1 697 чел. [75, № 78].

И все же, в 1924—1925 гг. считалось, что особой необходимости в завозе на камчатские рыбалки рабочих с материка не было. «Имеющееся в рыбопромысловых районах население в полной мере может обслуживать рыболовные участки и с гораздо большим успехом, чем привозные рабочие. Характеристика привозных рабочих дается Губземуправлением, которое указывает, что рабочий-рыбак на владивостокском рынке исчез, и что отправляемые на Камчатку артели рыбаков фактически зачастую состоят из музыкантов, артистов, канцеляристов, бывших офицеров, чиновников и преступного элемента, избежавшего рук милиции и ГПУ». К тому же, как сообщал в сентябре 1925 г. Г. Хлыновский, они «в большинстве своем по невозможности или неспособности найти себе заработок на материке, не могут удовлетвориться размером получаемого... заработка, внося в среду населения элементы склоки и портят его психологию».

Затраты ОКАРО на перевозку отечественной рабочей силы с материка в 1924 г. в Усть-Камчатск и Большерецк составили 13 550 руб. Большинство приезжавших бежали от нужды — на материке они не могли найти работы. Оказание же подобным способом помощи безработным вело к снижению доходов камчатского населения.

В 1925 г. в Усть-Камчатске из 1 300 рабочих 400 были привезены с материка. «Это число рабочих, в среднем, укрывает одну треть заработка населения... в общей сумме до 110 000 руб... Между тем, население Камчатки имеет гораздо больший опыт в рыбном деле и может принести больше пользы по рыбалкам, чем присылаемые с материка рабочие... Исходя из приведенных соображений, необходимо признать, что дальнейшая присылка на рыболовные участки (исключая японцев) рабочих с материка крайне нецелесообразна и нежелательна...» [72, л. 2—3].

Подобный вывод, справедливый для начала 1920-х гг., утратил актуальность к концу десятилетия в связи с резким увеличением численности государственных рыбопромышленных предприятий, связанных с началом работы АКО. С 1928 г. количество завозимых на Камчатку рабочих рук росло год от года. В 1933 г. на полуостров из Владивостока вышел 21 пароход с людьми. Первый из них отправился в путь 17 марта, последний — 15 июля. В общей сложности они перевезли 16 029 пассажиров, в том числе 14 047 рабочих и служащих и 1 904 иждивенца. Всего на предприятия АКО в этом году были доставлены 9 927 промысловых рабочих, 1 893 ловца, 1 467 квалифицированных специалистов, 55 служащих. Часть приехавших «закрепилась»: назад во Владивосток по окончании сезона вернулись 12 193 чел., в том числе 236 иждивенцев [108, л. 14—16].

Первый коллективный договор между АКО и дальневосточным комитетом Союза пищевой и вкусовой промышленности СССР сроком на один год был заключен в Хабаровске 15 марта 1928 г. Он устанавливал основные условия найма, доставки рабочих на промыслы и обратно, оплату труда. По договору АКО обязалось принимать сезонных работников через вербовочные бюро, организуемые при биржах труда, причем предпочтение среди советских подданных должно было отдаваться членам профсоюза.

Днем найма считался день посадки на пароход во Владивостоке для русских и Хакодате для японцев. В пути русским рабочим для питания выдавались продукты в счет зарплаты, а японцам предоставлялся «готовый стол» из заранее определенного набора продуктов. Не позднее, чем за три дня до посадки на судно, завербованным выдавались на руки расчетные книжки, причем для японских рабочих и служащих их печатали на двух языках: на русском и на родном.

С увольняющихся по собственному желанию ранее окончания сезона на удерживалась стоимость проезда к месту работы, а АКО освобождалось от забот по доставке их обратно к месту найма. Желающие же остаться на Камчатке по окончании сезона могли получить денежное пособие в размере десятидневной ставки.

Расчет с работниками, нанятыми в СССР, производился следующим образом: во Владивостоке за три дня до посадки на пароход они получали аванс в размере полумесячной ставки, затем в течение всего времени работы — продукты в счет зарплаты, а по окончании работ — аванс в размере 30 руб. Семьям, оставшимся во Владивостоке, ежемесячно переводилась сумма, равная половине основной ставки.

Окончательный расчет следовал в срок не позднее трех дней со дня прибытия рабочих с Камчатки.

При задержке с доставкой к месту работы из-за отсутствия парохода или штормовой погоды, завербованным платили основную ставку, бесплатно предоставляли продовольствие, теплую одежду, зимние помещения с освещением и баней. Семьи за время вынужденного отсутствия кормильцев получали половину их заработка.

Основные месячные ставки на РКЗ АКО для русских рабочих на 1928 г. устанавливались в следующем размере, руб.:

- уборщики — 45;
- сторожа — 47,5;
- неквалифицированные рабочие и кашевары — 50;
- операторы станков — 53,6;
- подручные слесарей, молотобойцы — 64,5;
- машинисты транспортеров, кузнецы, слесари и токари третьей руки, жестянщики — 75,5;
- пекари первой руки — 82,5;
- пекари второй руки — 70;
- старшие кочегары, электромонтеры, машинисты водокачки, слесари, кузнецы и токари второй руки — 86,75;
- электромонтеры, слесари, токари и кузнецы первой руки, машинисты и мотористы — 98;
- ученики первого сезона — 30, второго — 36,5.

Оклады руководящего персонала РКЗ АКО определило 5 апреля 1928 г. Управляющие заводами № 1, 2 и 3 получали во Владивостоке 225—250, на Камчатке — 300—350 руб. в месяц. Месячный оклад их помощников во Владивостоке составлял 200—225, на промыслах — 250—325 руб. [80, л. 118].

Нормы выработки для рабочих на ставку за восьмичасовой рабочий день были равны (в штуках):

- выкидчик из кунгасов и лодок: кеты — 3 250, горбуши — 6 500;
- резчик горбуши колодкой без жабровки — 2 215;
- резчик кеты колодки без жабровки — 1 000, с жабровкой — 750;
- мойщик кеты — 970, горбуши — 2 000;
- засольщик кеты в чанах — 1 000, японским посолом — 900.

Для японского персонала ставки назначались в иенах. Их размер составлял:

- сторожа и уборщики — 32;
- повара и промысловые рабочие — 35;

- береговые рабочие — 40;
- старший рабочий (пристань, обработки, береговой) — 45.

Кроме этого, японцы пользовались «готовым столом» стоимостью 12,5 иен в месяц и некоторыми товарами «натурой». За каждую тысячу обработанных рыбин, начиная от момента их поступления на берег и кончая укладкой готовой продукции в бочки или ящики, кроме основной ставки они получали куичи в размере, иен:

- за горбушу, засоленную японским способом — 3,5;
- за горбушу, засоленную русским способом — 5;
- за кету японского посола — 15, русского — 20;
- за пуд икры — 25, за подноску пуда икры к икрянке — 0,05;
- за выгрузку пуда соли — 0,02.

Куичи для рабочих морских промыслов устанавливались за каждые 100 коку продукции в объеме:

- для горбуши японского посола — 50, русского — 60 иен;
- для кеты японского посола — 80, русского — 90 иен;
- за обработку икры японским посолом (за пуд) — 5 сен;
- за разгрузку пароходов — 2 сены с пуда.

Куичи выдавались за всю рыбу, обработанную во время как нормального рабочего дня, так и сверхурочно. Они распределялись японской администрацией между рабочими пропорционально размеру их основной ставки. Людей, получавших куичи, нельзя было переводить на работы, за которые их выплата не предусматривалась [109, л. 4—20].

Первые два сезона работы советских РКЗ показали, что для того, чтобы предприятия действовали эффективно, их следовало укомплектовать квалифицированными работниками и обеспечить приемлемую для них заработную плату. Здесь можно было воспользоваться опытом японских конкурентов из Ничиро, стремившихся всячески привязать к своим предприятиям постоянный персонал.

Японцы, по словам Бурьгина, стремились закрепить «определенный кадр рабочих». По окончании сезона каждый из них получал определенную плату, а после каждого следующего помимо нее, еще и премию, размер которой зависел от квалификации и выслуги. «У нас этого нет, у нас нет еще квалифицированных рабочих, которые могли бы работать на консервном заводе», — отмечал он осенью 1928 г.

Тем не менее, он не рассматривал в качестве источника постоянной рабочей силы население, проживавшее, например, рядом с Озерновским РКЗ и сдававшее ему добытую рыбу. Оно жило весьма

зажиточно. «...Такого населения, как в Озерновском я не видал никогда, — сообщил Бурыгин. — Это помещики в буквальном смысле слова — имеют хорошие постройки, запасы разных товаров, материалов, продуктов. Этот помещик был бы хорош, если он был хорошим работником, но дело в том, что он не любит работу и не хочет работать». Так в его словах прозвучал характерный для конца 1920-х гг. мотив.

Интересно, если бы население не любило работу и не хотело работать, то откуда бы возникло его благосостояние? Может быть его за годы хозяйствования на р. Озерной «разбаловал» капиталист Грушецкий? Видимо, дело заключалось в том, что независимый рыбак мог диктовать заводу (а в его лице государству) цены на сдаваемую рыбу и свой труд, чего теперь допускать никто не собирался. «Вообще надо сказать, что по отношению к населению нужно принять серьезные меры, чтобы его оздоровить, так как если это население будет существовать без новых людей, нашему заводу будет туго, крестьяне будут нам диктовать».

Правда, тут же Бурыгин признавался, что при существующих базовых ставках на оплату рядовых рыбообработчиков в 50 руб. «хороший рабочий не пойдет, а пойдет отброс. Консервное дело настолько выгодно, настолько денежное, что Правлению в оплате рабочих жаться нельзя. Если Правление не покусится на большой оклад, то мы сможем завербовать хороших рабочих». Он полагал, что начальная ставка на всех АКОвских РКЗ должна быть не ниже 100 руб.

Это мнение разделяли многие АКОвцы, также считавшие, что «...50 руб. ни в коем случае не может удовлетворить рабочего, и мы ставим вопрос о том, чтобы заинтересовать рабочих. Надо суметь закрепить рабочих, которые поработали на одних станках» [80, л. 167].

Для подготовки же «хороших рабочих» они полагали, что их следует отправлять за границу, «в частности, — в Америку, иначе мы с консервным делом будем идти в хвосте». Соседи-японцы это практиковали давно. «Надо заметить, что у них есть свои “американцы” — японцы-молодежь, знающие немного английский язык, работавшие в Америке, и теперь инженеры». (Похоже, что до организации зарубежных стажировок дело не дошло. Во всяком случае, материалов об этом автору выявить не удалось).

Пока же рост численности отечественной квалифицированной рабочей силы В. И. Волков оценивал как «один процент только». В 1928 г. он отмечал, что пока лишь отдельные механики могут самостоятельно

справиться с оборудованием заводов. Бурьгин сомневался в том, что американские специалисты смогут подготовить достаточное количество обученного персонала. Здесь он был солидарен с Волковым в том, “что не все рабочие интересуются делом...”»

О принятии мер по закреплению слесарей и бригадиров на консервных заводах и владивостокской жестяно-баночной фабрике распорядился председатель правления АКО С. П. Нацаренус. «Мы сделаем все, чтобы сохранить квалифицированную рабочую силу», — заявил он [80, л. 162—166, 171—172]. С целью ее подготовки и закрепления было уделено внимание развитию ученичества. Количество учеников на предстоящий сезон 1929 г. в соответствии с коллективным договором между АКО и Союзом пищевиков определялось как 4% от общей численности рабочих, завозимых из СССР. При этом их треть должна была состоять из местных жителей, а остальные две трети — набираться во Владивостоке с жестяно-баночной фабрики, биржи труда и рыбзавуча. Распределение рабочих и учеников на РКЗ АКО представлено в табл. 6.24.

Таблица 6.24

Наименование РКЗ	Предполагаемое кол-во рабочих из СССР	Кол-во учеников
Усть-Камчатские № 1 и 2	818	33
Озерновский № 3	110	4
Кихчик-Кольский № 4	320	13
Всего:	1 248	50

Всего же численность рабочих на предприятиях и промыслах в сезон 1929 г. должна была насчитывать 2 208 чел., в том числе 88 учеников. Для их подготовки были разработаны особые программы, охватывавшие как знакомство с основными производственными процессами, так и составляющими их отдельными операциями [102, л. 26, 95].

В сезон 1927 г. на усть-камчатском РКЗ ДГРТ и промыслах применялась повременная оплата труда. Ее быстро признали неэффективной. Лучших результатов ожидали от внедрения японской системы. «Необходимо создать рабочему стимул: надо перейти к сдельщине или к какой-нибудь премиальной системе, заинтересовать в большом количестве выпуска доброкачественной продукции. Надо применить ту систему, которая у Ничиро — оплата с ящика, жалование небольшое, но премия большая. Для каждого надо проработать плату и ввести в договор» [80, л. 162].

Систематического наблюдения за производительностью труда в 1927 г. не велось. По имевшимся данным время, затрачиваемое япон-

цами на различные операции по обработке рыбы, в среднем, составляло: разделка кеты с жабровкой — 21,3, чистка — 10,5, мойка — 11,4, засолка рыбы японским посолом — 21,8 секунд. Показатели средней выработки ловцов установить возможным не представлялось: она не поддалась точному учету и целиком зависела от природных условий.

Детальное изучение длительности основных операций на заводах АКО началось в 1928 г. Им занимался хронометражист А. Некрасов. Полученные им результаты позволили выявить имеющиеся резервы повышения производительности труда и эффективности использования оборудования и в последующие сезоны привели к заметному улучшению работы предприятий.

В 1929 г. эта работа была продолжена: правление АКО решило пригласить «для научно-технического учета трудовых процессов старшего хронометражиста для обслуживания РКЗ № 1 и 2 и... хронометражиста для обслуживания завода № 4». Их направили в Усть-Камчатский и Кихчик-Кольский районы с заданием изучить производительность труда рабочих для установления обоснованных норм выработки и выяснения возможности замены японской рабочей силы отечественной [80, л. 44 об.; 110, л. 28].

Наймом отечественной рабочей силы и ее доставкой на полуостров занималось специальное подразделение АКО — Вербовочное бюро (Верббюро). Сеть его пунктов была разбросана по всей стране, в первую очередь — по традиционным рыболовецким регионам (Астраханской области, Азово-Черноморскому краю и прочим). Масса людей, не имевших никаких навыков работы на рыбных промыслах, ввозилась из центральных областей СССР. Часть из них ломала привычный образ жизни, спасаясь от нужды.

Вот документ, составленный 27 марта 1933 г., характеризующий материальный достаток завербованных. Похоже, что не последнюю роль в том, что они дали согласие ехать на далекую суровую Камчатку, сыграл денежный «задаток». «Мы, нижеподписавшиеся, вербовщик АКО Батраков, член Борского сельсовета Сухов в присутствии завербованных рабочих села Алексеевки Давыдова и Федянина, составили настоящий акт в нижеследующем. Гражданка села Несмеяновки Разгоняева Мария Васильевна завербована АКО в качестве промрабочего и получила аванс в сумме 25 руб., которая самовольно взяла иждивенца одного человека. Согласно заключенного договора, гражданка Разгоняева одна без иждивенца ехать отказалась, от уплаты взятых ею аванса отказалась. О чем и составили настоящий акт.

При описи имущества у нея оказались следующие вещи: муки 18 фунтов, ржи 12 фунтов, каковые временно задержаны».

А вот еще одно свидетельство от 28 марта 1933 г.: «Мы, нижеподписавшиеся, вербовщик АКО Батраков, от Борского сельсовета тов. Медведев, в присутствии завербованных рабочих Григорьева и Захарова, составили настоящий акт в нижеследующем. Граждане села Несмеяновки Борского района Долгих Павел Степанович и Долгих Матрена Алексеевна, завербованные АКО в качестве промрабочих, которые самовольно взявшие семью и иждивенцев четыре человека и получившие аванс в сумме 150 руб., гр. Долгих, не желающие ехать без иждивенцев согласно договора, возратить вышеуказанную сумму 150 руб. отказываются, на что и составлен настоящий акт. При описи имущества на месте у Долгих такового не оказалось» [108, л. 34, 35].

Набор отечественной рабочей силы обычно начинался в феврале и длился до самого конца весны. К началу апреля первые работники начинали прибывать во Владивосток. Так, в апреле 1934 г. АКО завербовало 1 703 чел., из них во Владивостоке уже находилось 400.

Средняя численность работников АКО в 1934 г. составляла 15 846 чел. Из них 10 466 трудились в рыбной промышленности и 5 380 на прочих производствах. Наиболее крупными предприятиями являлись Кихчинский и Озерновский комбинаты (1 469 и 1 026 чел. соответственно), а также подразделения владивостокской конторы, в которых вместе с персоналом ЖБФ работали 2 636 чел. Аппарат дирекции АКО в Петропавловске насчитывал 208 сотрудников. В 1934 г. на зимовку в комбинатах АКО остались 7 050 чел. (то есть почти половина завербованных), в том числе в Анадыре — 369 и в Охотске — 378. Наибольшее число работников зимовало в Озерной (741 чел.) и Олюторке (617 чел.) [111, с. 42, 49].

В 1935 г. набор и завоз людей на Камчатку шел значительно успешнее. К 10 апреля завербованных насчитывалось 9 612 чел. Из них во Владивосток следовали 2 023, ожидали здесь посадки на суда 4 460, а в комбинаты уже отправились 1 331 чел. Первые три десятка пассажиров прибыли на Камчатку в конце марта 1935 г. на Авачинский рыбокомбинат на пароходе «Симферополь». За ним в апреле последовал «Шатурстрой». Он доставил: в Ичу 250, в Крутогорово — 350, в Пымту — 200, в Кихчик — 400, в Воровское — 100 чел. [111, с. 17].

Многолетний систематический вывоз рабочей силы из различных регионов страны привел к сокращению числа местных рыбаков. Они, отправлявшиеся на сезонную работу на Дальний Восток из

Азово-Черноморского бассейна, назад почти не возвращались, оседая на новом месте. Противодействуя этому, администрации некоторых районов бассейна (Новороссийского, Ейского и Таганрогского) пытались «затормозить отход ловцов».

В 1936 г. в Новороссийском районе «имели место случаи выделения и посылки к нашему пункту вербовки наряда милиции, в задачу которого ставилось препятствовать заходу к нам рабочих, желающих вербоваться на Камчатку». Тем не менее, вместо ожидаемых 800 чел. здесь завербовали 946, но план по ловцам невыполнили: вместо 650 их отсюда выехало только 530. Аналогичное положение наблюдалось и в Сталинградском крае. Здесь местные власти прямо вербовке не препятствовали, но нанять требуемое количество людей также не позволили. Сокращено было и число ловецких районов, где разрешалось проводить набор.

«Особенные препятствия, даже своего рода враждебное отношение к вербовке АКО, мы встречали в Енотаевском районе и в Астрахани, где местными органами власти уже ставился вопрос о выселении нашей вербовочной конторы из города в Харабалинский район, что, несомненно, не только бы затруднило бы, но даже привело бы к полному срыву всей нашей вербовочной работы».

А вот в Западной Сибири, наоборот, «вербовка в этом году (1936 г. — С. Г.) сопровождалась исключительно благоприятными условиями и помощью со стороны краевых организаций». Здесь АКО пользовалось авторитетом, поэтому перевыполнило план набора на 22,1 % (вместо 1 800 чел. приняло 2 223), 174 чел. отправились на его предприятия на постоянную работу, заключив трехгодичные договора.

В этом регионе «была поставлена задача переклечения рабсилы, главным образом, на сельские местности, так как в прошлые годы рабочие набирались, по преимуществу, в городах». Особенностью местной вербовки являлось то, что отсюда, в отличие от европейской части СССР, вместе с рабочими на Камчатку отправлялось немного домочадцев: 2 223 работника захватили с собой всего 61 члена семьи. АКО с удовлетворением отмечало, что «такой незначительный процент иждивенцев значительно удешевляет плановую стоимость вербовки одного рабочего по этому краю» [110, л. 52—53].

Давших согласие ехать на Камчатку ждала долгая дорога: время их нахождения в пути нередко превышало два месяца. Вот как была организована доставка людей на полуостров в 1936 г. План завоза рабочих на 1936 г. московская контора АКО получила в октябре 1935 г.

В соответствии с ним, на Камчатку предполагалось доставить 13 644 чел., из них 1 644 — с Дальнего Востока, а 12 000 — из Сибири и центральных районов СССР. В декабре 1935 г. заявка на рабочую силу была увеличена. Теперь только для Рыбного управления требовалось 12 360 чел. В ноябре 1935 г. заявки были представлены в комиссию при СНК РСФСР, которая определила потребную численность рабсилы в 9 900 чел. 10 марта 1936 г. СТО утвердил этот «контингент».

16 января 1936 г. комиссия СНК дала разрешение начать вербовку. По ее нарядам в Восточной Сибири следовало нанять 1 000, в Красноярском крае — 400, в Западной Сибири — 1 800, в Куйбышевском крае — 3 500, в Сталинградском крае — 2 400, в Азово-Черноморском крае — 800 чел. Всего вместо 9 900 чел. набрали 9 117.

Первые два эшелона с людьми двинулись во Владивосток по железной дороге 18 и 22 февраля 1936 г. В дальневосточную столицу к лету 1936 г. прибыло в общей сложности 9 066 чел. [112, л. 49—50]. Для их перевозки сформировали десять эшелонов. Их возглавляли шесть начальников. Политуправление НКПП СССР выделило эшелонам для обучения, проведения воспитательной работы и политического руководства шестерых комиссаров и руководителей техникумы.

Завербованных 9 117 чел. сопровождали 2 479 иждивенцев (в том числе 1 354 ребенка), то есть 27,2 % от числа работников. Во Владивостоке по медицинским причинам отселилось около 60 чел. Обратного отсюда пришлось опрavit троих с сердечными заболеваниями, шестерых с малярией, троих с туберкулезом, четверых с венерическими болезнями, двоих нервных больных, одиннадцать с грыжами и т. д. [110, л. 54]. Этот факт свидетельствовал о том, что врачебные комиссии на местах не уделяли достаточного внимания медосмотру людей, отправлявшихся в столь дальний путь.

Сложности с отправкой эшелонов возникли из-за несвоевременного получения средств от Госбанка. Из-за позднего перевода денег едва не была сорвана отправка из Сызрани последнего, самого большого состава, насчитывавшего 1 550 чел. По плану он должен был отправиться 28 апреля 1936 г., но первый перевод в сумме 300 000 руб. пришел только 27 апреля. В результате рабочие не получили авансов. Части из них выдали деньги уже в пути, часть догоняла эшелон пассажирскими поездами. В ряд районов средства не поступили «вследствие наступления Первомайских праздников», поэтому более 200 чел. ехали до Новосибирска за свой счет. Здесь только на девятый день после отправки уполномоченный АКО выплатил положенные им 70 000 руб.

Такое несвоевременное финансирование, по мнению представителей АКО, «могло сорвать отправку, так как рабочие... могли просто отказаться от посадки... Завербованные рабочие могли разойтись в пути следования, что привело бы АКО к большим материальным убыткам». Отсрочка отправки вагонов вызвала их простой, за который АКО пришлось уплатить штраф в размере 6 230 руб. [110, л. 55].

Эшелоны с рабочими включали сравнительно неплохо оборудованные вагоны-изоляторы, лавки, клубы. Руководящий состав следовал в спецвагоне, в котором также находилась канцелярия. Отправку составов затруднило сокращение числа предоставляемых вагонов: в феврале их подали только 80 вместо 97, а в марте — 160 вместо 226. Три вагона в пути вышли из строя: у них полопались оси.

В среднем, в каждом вагоне размещались по 28 чел. Время в пути люди коротали, посещая вагон-клуб, кроме него работал «особый актив культурников из самих рабочих непосредственно по вагонам». Эшелоны снабжались газетами, литературой политического и просветительского характера и беллетристикой, настольными играми, музыкальными инструментами и патефонами. Во всех эшелонах выходили стенные газеты и действовали самодельные хоровые и музыкальные кружки. В первом и втором эшелонах проводилась техническая учеба.

«Методы культмассовой работы во всех эшелонах были почти одинаковыми и почти не отличались от обычной работы в этом направлении прошлых лет. Исключением из этого был эшелон № 7, где под руководством и при непосредственном участии помощника по политической части начальника эшелона тов. Заонсохова в эту работу было внесено новое. За путь следования эшелона был организован санитарный кружок, которым подготовлено и выпущено шестьдесят значкистов ГСО. Все до одного в этом эшелоне вагоны участвовали в соцсоревновании и 80 % рабочих были охвачены индивидуальным соревнованием, объектами которого были борьба за чистоту и порядок, дисциплинированность, изжитие пьянства, выпивок и ругани и т. д.»

Время следования поездов до Владивостока достигало месяца. Люди питались на определенных станциях по талонам Главного управления буфетов транспорта Наркомата внутренней торговли СССР. «Организация такого горячего питания... является чрезвычайно важной и политически ответственной задачей. В условиях зимнего следования такое питание особенно необходимо. Однако надо прямо сказать, что за небольшим исключением, обеды не заслуживают удовлет-

ворительной оценки. Очевидно, лозунг “Жить стало лучше, жить стало веселей!” еще полностью до станционных буфетов не дошел. Администрация буфетов совершенно забывает, что в настоящее время при возросшей зажиточности колхозников и рабочих их нельзя кормить “по старине” стандартными обедами 1932—1933 гг. с весьма низким качеством и неудовлетворительными вкусовыми ощущениями».

Плохое качество пищи стало причиной массового отказа от этих «стандартных обедов». Из розданных московской конторой АКО 207 тыс. талонов 130,9 тыс. (то есть 63%) было возвращено обратно.

Медицинское обслуживание людей в пути проводилось во включенных в состав эшелонов санитарных вагонах. За все время следования десяти составов в пути из-за несчастных случаев погибло восемь пассажиров. Четырнадцать заболевших сняли с поездов и поместили в железнодорожные больницы.

Прием прибывающих во Владивосток не всегда проходил гладко. Несмотря на то что о каждом отправляемом эшелоне здешнее верб-бюро своевременно извещалось по телеграфу, поселенческий лагерь на Второй Речке оказывался не подготовленным к приему приезжавших. Зачастую их встреча и размещение носили настолько безобразный характер, что вызывали многочисленные коллективные жалобы, адресованные местным органам власти и даже в Москву — самому наркому пищевой промышленности А. И. Микояну.

Представители владивостокской конторы АКО не встретили ни один эшелон. По прибытии на Вторую Речку рабочие вынуждены были несколько суток ночевать под открытым небом на морозе или под дождем. В результате этого люди заболели. Возмущенный происшедшим рабочий Леун обратился в московскую контору АКО и в газету «Правда» с письмом, в котором он так охарактеризовал условия своего пребывания в переселенческом лагере: «Проведя четыре дня на сырой земле... я заболел ангиной, гриппом, сильно простудился. Место в палатке мне не предоставили ввиду переполнения. Центральная поликлиника признала у меня острый ревматизм рук, ног и поясницы».

Все начальники эшелонов отмечали «исключительно безобразный прием рабсилы и неприятие своевременных мер к размещению рабочих по баракам и палаткам» [112, л. 49—59].

Дальнейший путь на Камчатку из Владивостока продолжался на судах АКО или ДВГМП. Вот несколько эпизодов, характеризующих условия морской перевозки. Погрузка пассажиров на пароход АКОфлота

«Эскимос» началась 8 мая 1936 г. В твиндеках судна, предварительно окуренных для дезинфекции хлорпикрином, были установлены нары на 800 чел. В четыре часа утра Верббюро начало подвозить людей из пересыльного лагеря «Рыбак» в порт на автотранспорте.

Их начали размещать на судне в 11 часов вечера, посадив за ночь в три твиндека 750 чел. Посадка в твиндек первого трюма не производилась из-за того, что в нем обнаружили ядовитый газ. В ходе сумбурной посадки часть семей оказалась разобщена: выяснилось, «что муж сел на пароход, а жена осталась на берегу, и наоборот». Из-за этого, а также из-за неготовности документов, уполномоченный пограничного отряда не разрешил судну отход и снял пограничников с трапа, отменив дальнейшую посадку. Оставшиеся на пирсе 500 чел., чтобы не ночевать под открытым небом, самостоятельно поднялись на пароход.

Утром 9 мая всех пассажиров высадили обратно на причал. После осмотра судна днем началась повторная посадка. В этот раз из-за неразберихи на борту «Эскимоса» вместо ожидаемых 800 чел. оказалось 1 108. Построенных нар всем не хватило. «Такое положение принудило администрацию парохода и комбинатов, в частности Олюторского, и весь политсостав пассажиров изыскивать более подходящие места для расселения рабочих. Для этой цели пришлось строить нары в просветах и других свободных местах».

В 8 часов вечера 9 мая пароход отошел на рейд для приема горючего и других грузов, погрузка которых производилась в течение суток. Вечером 10 мая «Эскимос» снялся за бункерным углем в Находку, несмотря на то, что его можно было получить во Владивостоке. В Находке 600 т угля, необходимые для перехода в Петропавловск, грузили с 11 по 14 мая. Затем пароход, на борту которого находилось громадное число людей, отправился в б. Витязь за водой. Здесь он простоял до вечера 16 мая, пока не вышел на Камчатку. На все это затратили восемь суток при том, что продукты для пассажиров были выделены на двадцать пять из расчета на 800 чел. В этом проявилась безответственность владивостокской конторы АКО.

Переход до Петропавловска длился одиннадцать суток. Невероятная скученность людей в твиндеках имела последствиями антисанитарное состояние и вспышки инфекционных заболеваний. Несколько малолетних детей скончались во время рейса. При расследовании этого происшествия выяснилось, что дети были посажены на пароход из карантинного барака Верббюро АКО в поселке «Рыбак», не пройдя положенного срока карантина [113, л. 2—3, 7].

Описанные события не являлись чем-то исключительным. Вот как характеризовались в докладе начальнику политсектора АКО А. Р. Орлинскому условия морской перевозки людей в Кихчик-Кольский комбинат в том же 1936 г.: «Посадка же и проезд на Камчатку на пароходе поставлена отвратительно. На “Шатурстрое”, когда он шел в Митогу, было около 2 000 пассажиров, находившихся в трюме. Во время плавания в течение девяти дней штормило. Из-за тесноты и качки люди валялись в своих рвотных испражнениях друг на друга. Из трюма несся кислый запах. Питьевая вода давалась на 50 % с соленой. Основным питанием была треска-клипфикс. В довершение всего, на палубе были устроены походные кухни рядом с бочками горючего. Загорелась кухня — затушили. Но могли бы погибнуть и пароход, и народ. Такая езда озлобляет людей. Люди устают от таких переездов. Производительность труда в первые дни после их прибытия на промысла ничтожна. Прибывших к месту работы рабочих размещают по палаткам и баракам с двойными нарами. Теснота, клопы, вши, отсутствие дезинфекционных средств явление неизбежное. Публика, прошедшая “огонь, воду и медные трубы”, быстро приспособляется к обстановке, но культурный рабочий только и мечтает отбыть сезон и уехать восвояси...» [114, л. 40].

Некоторые выводы из случившегося были сделаны, морская перевозка людей в следующем сезоне оказалась более упорядочена. 5 января 1937 г. был утвержден «контингент», который следовало завербовать на начавшийся год. Его численность составила 11 150 чел., из которых на рыбную промышленность приходилось 9 150 чел. [110, л. 13].

На перевозку пассажиров между Вербьюро и АКОфлотом заключались договоры. Чтобы вовремя доставить людей на комбинаты и предотвратить практику «продолжительной задержки транзитных рабочих во Владивостоке», начальник АКОфлота В. М. Слободенюк обязывался «под личную ответственность специально для перевозки транзитных рабочих в 1937 г. выделить два парохода... соответственно оборудованных нарами, кухнями и прочими службами...»

Помимо двух специальных пароходов, начальник АКО обязывал АКОфлот на каждом его судне, шедшем на Камчатку, перевозить людей в оборудованных твиндеках. Для постройки нар управление снабжения АКО должно было без задержек отпускать лес и гвозди. Их стоимость относилась на счет комбинатов, на которые следовали люди.

«В целях обеспечения лучшего обслуживания рабочих в пути следования Владивосток — Камчатка предлагаю начальнику АКОснабторга...

организовать на все пароходах... общественное питание и продажу продуктов первой необходимости за наличный расчет... Начальнику вербовочной конторы вменяю в обязанность заблаговременно выделять из числа едущих рабочих необходимый штат поваров и обслуживающих кухню рабочих. Оплату этих рабочих производит АКОснабторг по существующим ставкам...»

С учетом того, что поселок Рыбак не мог полностью обеспечить транзитных пассажиров жилплощадью, Верббюро обзавелось своим палаточным жилфондом из 250 небольших палаток общей вместимостью 2 500 чел. В Петропавловске оно должно было в 1937 г. построить общежитие на 150 транзитных пассажиров [110, л. 17—20].

Создание на Камчатке сети отечественных РКЗ характеризовало новый этап экономического развития полуострова. Он ознаменовался, во-первых, повышением качества производимых товаров, вызванным переходом от выпуска соленой продукции к производству качественных консервов, во-вторых, — появлением предприятий, способных конкурировать на международном рынке с иностранными фирмами. Их деятельность, вне зависимости от формы собственности, имела ряд общих черт. Для всех предприятий были характерны недостатки в организации материального учета, а также неотрегулированная оплата за сдельную и хозяйственную работу, осложнявшая взаимоотношения с русскими и японскими рабочими.

Сезонность работы заводов создавала сложности с их пуском к началу пугины. Своевременность доставки рабочей силы и необходимых материалов в значительной степени зависела от оперативности работы транспортного флота и природных условий. Впервые на зиму рабочие были оставлены осенью 1930 г. на РКЗ № 1. Они ловили сельдь, ремонтировали помещения, оборудование и плавсредства. Для остающихся в августе 1930 г. началось строительство двух помещений. Штат на зимнее время был определен в 166 чел. [92, л. 56]. Так началось преодоление сезонности работы камчатских заводов и промыслов.

На ритмичности работы предприятий сказывалось отсутствие возможности запастись сырец, добываемый во время рунного хода, впрок в мороженом виде. Недостаточная производительность заводов, не позволявшая перерабатывать всю выловленную рыбу в консервы, заставляла часть ее засаливать, при этом заведомо понижая ценность продукции, или сдавать улов иностранным фирмам. Необходимость постройки берегового холодильника емкостью до 300 000 шт.

лососей стала ясна уже в 1929 г. Однако первые действующие холодильники на предприятиях АКО появились только к началу 1940-х гг.

Недостаток квалифицированной местной рабочей силы требовал ее сезонного завоза, в том числе, и из Японии. Подбор рабочих и служащих зачастую был неудачен. Первые годы работы отечественных заводов позволили подготовить местные кадры и сократить численность привозимых советских и японских сезонных рабочих. Лов рыбы на морских участках силами отечественных рыбаков начался в 1930 г. Завоз на Камчатку иностранцев прекратился в 1932 г.

ИСТОЧНИКИ

1. **Вестник рыбопромышленности**, 1887.
2. Там же, 1888.
3. Там же, 1893.
4. **Рыболовство и законодательство**. — СПб., 1894. — 780 с.
5. **Богданов Д.** Обзор Приморской области. — Владивосток, 1909.
6. **Вестник рыбопромышленности**, 1895.
7. **Танакава И.** Продукты морского промысла Японии. — М., 1975.
8. **Вестник рыбопромышленности**, 1896.
9. Там же, 1892.
10. **Чупахин В. М., Леонов И. Т.** Производство жестяной консервной тары. — М., 1974. — 432 с.
11. **Вестник рыбопромышленности**, 1897.
12. **Слюнин Н.** Водные богатства Приморской области // Вестник рыболовства. — СПб., 1895. — 33 с.
13. **Прозоров А. А.** Экономический обзор Охотско-Камчатского края. — СПб., 1902. — 338 с.
14. **Вестник рыбопромышленности**, 1901.
15. **Сильницкий А.** Поездка в северные округа Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. — Т. 6. — Вып. 1. — Хабаровск, 1902.
16. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1005, оп. 5, д. 34.
17. **Шмидт П. Ю.** Работы зоологического отдела на Камчатке в 1908—1909 г. // Камчатская экспедиция Ф. П. Рябушинского... — М., 1916. — 434 с.
18. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 30.
19. **Материал** по обследованию Охотско-Камчатского побережья в 1925 г. (Труд и быт) — Хабаровск, 1925. — 143 с.
20. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 1, д. 668.
21. **Материалы** к познанию русского рыболовства. — СПб., 1917.
22. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М., 1936.
23. **Унтербергер П. Ф.** Приамурский край. 1906—1910 гг. — СПб., 1912.
24. **ГАКО**, ф. 210, оп. 1, д. 5.

25. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1005, оп. 5, д. 62.
26. Там же, ф. 702, оп. 1, д. 669.
27. **Обзор** Камчатской области за 1912 год. — Б. м., Б. г.
28. **Справочная книга** по рыбопромышленности Дальнего Востока. — Николаевск-на-Амуре, 1914. — 142 с.
29. **Западно-Камчатский район** (Отчет смотрителя В. В. Архангельского) // Материалы к познанию русского рыболовства. 1915. — Т 4. — Вып. 7. — Петроград, 1915. — 168 с.
30. **Восточно-Камчатский район** (По отчету смотрителя В. В. Арцишевского) // Материалы к познанию русского рыболовства. 1915. — Т 4. — Вып. 7. — Петроград, 1915. — 168 с.
31. **Азиатская Россия**. — Т. 2. — Земля и хозяйство. — СПб., 1914. — 638 с.
32. **Дербер П. Я., Шер М. Л.** Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. — М.—Л., 1927. — 300 с.
33. **Три года** советского строительства в Дальневосточном крае (Отчет Дальревкома за 1922—25 год). — Хабаровск, 1926. — 247 с.
34. **Камчатский вестник**. Комплект за 1919 г.
35. **Горовский Б.** Забытые русские земли. Чукотский полуостров и Камчатка. Путевые очерки. — СПб., 1914. — 122 с.
36. **Полярная звезда**. Комплект за 1923 г.
37. **ГАКО**, ф. 210, оп. 1, д. 2.
38. Там же, д. 3.
39. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964. — 287 с.
40. **Дальневосточный край** в цифрах. — Хабаровск, 1929. — 281 с.
41. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1, оп. 4, д. 2212.
42. **Всподданнейший отчет** губернатора Камчатской области действительного статского советника Мономахова за 1912 и 1913 гг. — Б. м., Б. г.
43. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 1, д. 682.
44. **ГАКО**, ф. 10, оп. 1, д. 4.
45. Там же, ф. 79, оп. 1, д. 1.
46. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1921 г.
47. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 3.
48. Там же, д. 37.
49. Там же, д. 161.
50. Там же, ф. 45, оп. 1, д. 168.
51. Там же, д. 167.
52. **Отчет** Дальэконосо экономическому совещанию РСФСР / Под ред. М. И. Целищева. — Хабаровск: издание Дальэконосо, 1924. — 416 с.
53. **Камчатка** в 1923 году. (Обзор Камчатской губернии по данным камчатского губревкома). Приложение к отчету Дальэконосо экономическому совещанию РСФСР / Под ред. М. И. Целищева. — Б. м., 1924.

54. **Полярная звезда.** Комплект за 1926 г.
55. **Рыболовная конвенция** между Союзом ССР и Японией со всеми относящимися к ней материалами. — М., 1928. — 48 с.
56. **ГАКО**, ф. 10, оп. 1, д. 3.
57. **Камчатские известия.** Комплект за 1918 г.
58. **Камчатский вестник.** Комплект за 1918 г.
59. **ГАКО**, ф. 44, оп. 1, д. 4.
60. **Известия** Камчатского областного исполнительного комитета. Комплект за 1920 г.
61. **ГАКО**, ф. 119, оп. 1, д. 1.
62. Там же, ф. 8, оп. 1, д. 1.
63. **Известия** Камчатского областного исполнительного комитета. Комплект за 1922 г.
64. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 16.
65. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 6.
66. Там же, ф. 132, оп. 1, д. 1.
67. Там же, ф. 210, оп. 1, д. 13.
68. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 4.
69. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 22.
70. Там же, ф. 19, оп. 1, д. 35.
71. Там же, д. 213.
72. **ГАКО**, ф. 31, оп. 1, д. 3.
73. **Камчатка** (1922—1926 гг.). Приложение к отчету Дальневосточного краевого исполкома за 1925—1926 год. — Хабаровск, 1927. — 436 с.
74. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 159.
75. **Полярная звезда.** Комплект за 1927 г.
76. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 124.
77. Там же, ф. 45, оп. 1, д. 59.
78. Там же, д. 203.
79. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 148.
80. Там же, д. 1.
81. Там же, д. 481.
82. Там же, д. 626.
83. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 106.
84. Там же, д. 169.
85. **Воробьев В. А.** Утилизация рыбных отходов // Производительные силы Дальнего Востока. Вып. 6. — Хабаровск — Владивосток, 1927.
86. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 101.
87. Там же, д. 168.
88. **Советская Камчатка.** — Петропавловск-Камчатский. — 1930.
89. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 135.
90. Там же, д. 294.
91. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 595.

92. Там же, ф. 45, оп. 1, д. 193.
93. Там же, д. 178.
94. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 9.
95. Там же, д. 2.
96. Там же, ф. 200, оп. 1, д. 4.
97. **Мандрик А. Т.** Политические репрессии в рыбной промышленности Дальнего Востока в 1929—1931, 1937—1938 гг. // Политические репрессии на Дальнем Востоке СССР в 1920—1950-е годы. — Владивосток, 1997. — 320 с.
98. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 485.
99. Там же, д. 25.
100. Там же, д. 40.
101. Там же, д. 493.
102. Там же, д. 6.
103. Там же, д. 8.
104. Там же, ф. 200, оп. 1, д. 2.
105. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 283.
106. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 33.
107. Там же, д. 19.
108. Там же, д. 690.
109. Там же, д. 4.
110. Там же, д. 67.
111. **Бюллетень АКО** № 2 за 1-й квартал 1935 г.
112. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 74.
113. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 82.
114. Там же, д. 122.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.1

Ведомость о пришедших к городу Петропавловску и отходивших от него в навигацию 1879 года судов, а также о привезенных и вывезенных на этих судах товарах
 [ЦГА РСФСР ДВ, ф. 1, оп. 4, д. 560, л. 1—3]

Когда судно пришло и откуда	Какое судно, кто капитан или шкипер	Какой нации и кому принадлежит	Сколько тонн	Сколько на судне команды	С каким грузом, показывая русские товары отдельно от иностранных	На сумму, руб.	Когда и какое судно отправилось	Сколько вывезено пушных зверей и каких именно	На сумму, руб.
1. 15 мая, из Сан-Франциско в Калифорнии	Шхуна "Леон", капитан Джон Блеер, гражданин США	Русское, принадлежит торговому дому "Тотчинсон, Кооль, Филиппеус и К ^о "	674	6 чел.	С разными иностранными колониальными товарами, припасами и пиленым лесом на	2 888,46	7 октября, после плавания к острову Тюленьему в Сан-Франциско в Калифорнии	—	—
2. 20 мая из Сан-Франциско в Калифорнии	Барк "Монтана", капитан Г. А. Петерсон, гражданин США	Американское, принадлежит американскому гражданину Чараку Нотену в Сан-Франциско	656	10 чел.	С разными колониальными товарами и пиленым лесом на	17 758,4	14 июня, в Америку	—	—

Продолжение приложения 1.1

Когда судно пришло и откуда	Какое судно, кто капитан или шкипер	Какой нации и кому принадлежит	Сколько тонн	Сколько на судне команды	С каким грузом, показывая русские товары отдельно от иностранных	На сумму, руб.	Когда и какое судно отправилось	Сколько вывезено пушных зверей и каких именно	На сумму, руб.
3. 22 мая, из Сан-Франциско в Калифорнии с заходом на Командорские острова	Пароход "Александр", капитан Иван Зандман, гражданин США	Русское, принадлежит торговому дому "Тотчинсон, Кооль, Филлипеус и К ^о "	295	16 чел.	С разными иностранными, мануфактурными и колониальными товарами на	68 926	26 сентября, после трехкратного плавания к Командорским островам и одного раза к о.Тюленьему, в Сан-Франциско в Калифорнии	Котов морских 42.750, бобров морских 2, песцов голубых 1390, соболей 448	47 202
4. 23 июня, из Корсаковского поста	Пароход "Курьер", капитан Самуил Кларк, гражданин США	Американское, принадлежит гражданину США Томасу Волшу	498	31 чел.	С русскими и иностранными мануфактурными и колониальными товарами на	15 494	13 сентября, после плавания к устью реки Камчатки и в Охотском море, в порт Корсаковский	С о б о л е й 1240, лисиц красных 356, лисиц-сиводушек 14, выдр 3 6 5, росоммах 3	21 491

Продолжение приложения 1.1

Когда судно пришло и откуда	Какое судно, кто капитан или шкипер	Какой нации и кому принадлежит	Сколько тонн	Сколько на судне команды	С каким грузом, показывая русские товары отдельно от иностранных	На сумму, руб.	Когда и какое судно отправилось	Сколько вывезено пушных зверей и каких именно	На сумму, руб.
5. 28 июня, из Кронштадта с заходом в Июкогаму в Японии	Барк "Батавия", капитан С. Хаслоп, немецкий шкипер	Немецкое, принадлежит гражданам Гамбурга Мецендорф и Вильман	368	13 чел.	С русскими и иностранными колониальными товарами и припасами на	137 506	21 сентября, после плавания в Охотском море, в Хакодате в Японии	—	—

Примечание:

1. В товарах, показанных привезенными на пароходе «Курьер», заключается товаров, вывезенных с Аяна из прежних привозов туда на 2 893 р. 80 коп. Товары, привезенные на барке «Батавия», большей частью состоят из контрактной ржаной муки 1-ой гильдии купца надворного советника Филиппеуса.

2. Товары, привезенные на пароходе «Александр», большей частью предназначены для потребностей на Командорских островах.

**Список судов, посетивших Петропавловск и ушедших
из него в навигацию 1901 г.**

[ЦГА РСФСР ДВ, ф. 1530, оп. 1, д. 56, л. 63—64]

Даты по старому стилю

Прибытие

1. Пароход «Байкал», 2 мая.
2. Шхуна «Беринг», 11 мая.
3. Пароход «Котик», 13 мая.
4. Военный транспорт «Якут», 17 мая.
5. Пароход «Сунгари», 21 мая.
6. Шхуна «Бобрик», 22 мая.
7. Шхуна «Муриель», 25 мая.
8. Пароход «Котик», 25 мая.
9. Пароход «Прогресс», 2 июня.
10. Шхуна «Каик-Мару», 3 июня.
11. Пароход «Байкал», 8 июня.
12. Шхуна «Камеранг», 10 июня.
13. Транспорт «Якут», 12 июня.
14. Шхуна «Сан-Юу-Мару», 20 июня.
15. Шхуна «Хокай-Мару», 20 июня.
16. Пароход «Гирин», 25 июня.
17. Шхуна «Реун-Мару», 29 июня.
18. Пароход «Котик», 30 июня.
19. Шхуна «Вкуочу-Мару», 2 июля.
20. Шхуна «Сен-Хотин-Мару», 3 июля.
21. «Якут», 10 июля.
22. Шхуна «Бобрик», 13 июля.
23. Шхуна «Беринг», 14 июля.
24. Шхуна «Надежда», 27 июля.
25. Пароход «Гирин», 4 августа.
26. «Байкал», 3 августа
27. Пароход «Котик», 7 августа.
28. Шхуна «Камеранг», 9 августа.
29. Паровая шхуна «Санью-Мару», 16 августа.
30. Пароход «Сунгари», 19 августа.
31. Транспорт «Якут», 20 августа.
32. Шхуна «Фисель», 24 августа.
33. Пароход «Котик», 30 августа.
34. Пароход «Шилка», 12 сентября.
35. Шхуна, 13 сентября.
36. Транспорт «Якут», 8 сентября.
37. Шхуна «Беринг», 21 сентября.
38. Транспорт «Якут», 25 сентября.
39. Шхуна «Бобрик», 29 сентября.
40. Пароход «Котик», 29 сентября.
41. Шхуна, 8 октября.
42. Пароход «Котик», 10 октября.
43. Пароход «Байкал», 18 октября.

Отход

1. «Байкал», 27 мая.
2. «Беринг», 16 июня.
3. «Котик», 19 мая.
4. «Якут», 22 мая.
5. «Сунгари», 27 мая.
6. «Бобрик», 5 июня.
7. «Муриель», 13 июня.
8. «Котик», 29 мая.
9. «Прогресс», 5 июня.
10. «Каик-Мару», 8 июня.
11. «Байкал», 28 июня.
12. «Камеранг», 14 июня.
13. «Якут», 27 июня.
14. Шхуна «Сан-Юу-Мару», 27 июня.
15. «Хокай-Мару», 27 июня.
16. «Гирин», 29 июня.
17. «Реун-Мару», 1 июля.
18. «Котик», 4 июля.
19. «Вкуочу-Мару», 6 июля.
20. «Сен-Хотин-Мару», 6 июля.
21. «Якут», 17 июля.
22. «Бобрик», 30 июля.
23. «Беринг», 30 июля.
24. «Надежда», 10 сентября.
25. «Байкал», 6 августа.
26. «Гирин», 7 августа.
27. «Котик», 16 августа.
28. «Камеранг», 11 августа.
29. «Санью-Мару», 18 августа.
30. «Сунгари», 28 августа.
31. «Якут», 2 сентября.
32. «Фисель», 2 сентября.
33. «Котик», 5 сентября.
34. «Шилка», 18 сентября.
35. Шхуна, дата ухода неизвестна.
36. «Якут», 19 сентября.
37. «Беринг», 2 ноября.
38. «Якут», 26 сентября.
39. «Бобрик», 2 ноября.
40. «Котик», 4 октября.
41. Шхуна, дата ухода неизвестна.
42. «Котик», 11 ноября.
43. «Байкал», 28 октября.

**Расписание рейсов судов Добровольного флота по северным
линиям на навигацию 1912 г.**

[Журналы совещания рыбопромышленников Дальнего Востока
в г. Владивостоке в ноябре 1911 года. — Хабаровск, 1911.— С. 54]

1. *Первый камчатский*. Отход из Владивостока 15 апреля. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Усть-Камчатск — Корф — Вывенка — Петропавловск. Приход во Владивосток 23 мая. Протяженность 4 046 миль.

2. *Первый весенний западно-камчатский*. Отход из Владивостока 6 апреля. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Камбальная — Озерная — Опала — Большерецк — Кихчик — Воровское — Колпаково — Крутогурово — Облуковино — Ича — Сопочная — Хайрюзово — Палана — Тигиль — Петропавловск. Приход во Владивосток 10 июня. Протяженность 4 340 миль.

3. *Второй весенний западно-камчатский*. Отход из Владивостока 2 мая. Маршрут аналогичен первому весеннему. Приход во Владивосток 29 июня. Протяженность 3 785 миль.

4. *Первый весенний восточно-камчатский*. Отход из Владивостока 15 мая. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Налычево — Жупаново — Шемлячик — Усть-Камчатск — Корф — Вывенка — Кичига — Тымлат — Петропавловск. Приход во Владивосток 30 июня. Протяженность 4 155 миль.

5. *Второй весенний восточно-камчатский*. Отход из Владивостока 21 мая. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Карага — Дранка — Панкара — Русаково — Хайлюля — Ука — Петропавловск. Приход во Владивосток 4 июля. Протяженность 3 886 миль.

6. *Первый чукотско-анадырский*. Отход из Владивостока 19 мая. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — промыслы Авачинской губы — Усть-Камчатск — м. Дежнева — Уэлен — Наукан — Иттыгран — Уныин — б. Провидения — б. Преображения — м. Беринга — Анадырь — Усть-Камчатск — Моржевая — Петропавловск. Приход во Владивосток 21 июля. Протяженность 5 566 миль.

7. *Первый северо-восточный охотский*. Отход из Владивостока 31 мая. Маршрут: Хакодате — Тауйск — Яна — Арман — Ола — Ямск — Иреть — Наяхан — Гижига. Приход во Владивосток 17 июля. Протяженность 3 922 мили.

8. *Юго-западный охотский*. Отход из Владивостока 10 июня. Маршрут: Хакодате — Иня — Улья — Новое Устье — Охотск — Аян — Удск. Приход во Владивосток 28 июля. Протяженность 3 252 мили.

9. *Первый летний западно-камчатский*. Отход из Владивостока 17 июля. Маршрут: Петропавловск — Колпаково — Воровское — Кихчик — Большерецк — Опала — Озерная — Камбальная — Николаевск. Приход во Владивосток 8 сентября. Протяженность 3 763 мили.

10. *Второй летний западно-камчатский*. Отход из Владивостока 18 июля. Маршрут: Палана — Тигиль — Хайрюзово — Ича — Ичинские промыслы — Облуковино — Крутогурово — Хакодате. Приход во Владивосток 29 августа. Протяженность 3 427 миль.

11. *Первый осенний восточно-камчатский*. Отход из Владивостока 19 июля. Маршрут: Петропавловск — Усть-Камчатск — Корф — Вывенка — Кичига — Тымлат — Карага — Дранка — Панкара — Русаково — Хайлюля — Ука — Озерная — Усть-Камчатск — Петропавловск — Хакодате. Приход во Владивосток 23 сентября. Протяженность 4 276 миль.

12. *Второй чукотско-анадырский рейс*. Отход из Владивостока 31 июля. Маршрут: Петропавловск — Анадырь — м. Беринга — б. Преображения — б. Провидения — Уньин — Итгыгран — Наукан — Уэлен — м. Дежнева — б. Провидения — Анадырь — б. Вывенская — Тымлат — Карага — Дранка — Панкара — Хайлюля — Ука — Усть-Камчатск — Шемлячик — Жупаново — Моржовая — Петропавловск — Хакодате. Приход во Владивосток 12 октября. Протяженность 6 153 мили.

13. *Осенний северо-восточный охотский*. Отход из Владивостока 5 августа. Маршрут: Гижига — Наяхан — Иреть — Ямск — Ола — Арман — Яна — Тауйск — Охотск — Хакодате. Приход во Владивосток 3 октября. Протяженность 4 101 миль.

14. *Последний осенний западно-камчатский*. Отход из Владивостока 5 августа. Маршрут: Петропавловск — Большерецк — Палана — Тигиль — Хайрюзово — Ича — Облуковино — Крутогурово — Колпаково — Воровское — Кихчик — Большерецк — Опала — Озерная — Камбальная — Петропавловск — Хакодате. Приход во Владивосток 10 октября. Протяженность 4 240 миль.

15. *Второй осенний восточно-камчатский*. Отход из Владивостока 10 августа. Маршрут: Петропавловск — Усть-Камчатск — Шемлячик — Жупаново — Моржовая — Налычево — Петропавловск — Авачинские промыслы — Хакодате. Приход во Владивосток 20 сентября. Протяженность 3 471 миль.

16. *Осенний западно-охотский*. Отход из Владивостока 10 августа. Маршрут: Удск — Аян — Улья — Иня — Охотск — Новое Устье — Аян — Хакодате. Приход во Владивосток 29 сентября. Протяженность 3 402 мили.

17. *Прямой петропавловский*. Отход из Владивостока 20 октября. Приход в Петропавловск 27 октября, отход 30 октября. Приход во Владивосток 11 ноября. Протяженность 2 720 миль.

Расписание рейсов судов ДФ по северным линиям в 1918 г.

[Камчатские известия, 1918, № 10]

1. *Первый восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 22 апреля. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Усть-Камчатск — о. Беринга — о. Медный — Петропавловск. Возвращение во Владивосток 23 мая.

2. *Второй восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 14 мая. Маршрут: Хакодате — Лиственничная — Калыгирь — Жупаново — Березовая — Шемлячик — Кроноки — Усть-Камчатск — Петропавловск. Возвращение во Владивосток 22 июня.

3. *Третий восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 28 мая. Маршрут: Хакодате — Олюторка — б. Корф — Вывенская — Кичига — Тымлат — Русаково — Хайлюля — Ука — Мало-Ваям — Петропавловск. Возвращение во Владивосток 15 июля.

4. *Первый западно-камчатский*. Выход из Владивостока 30 мая. Маршрут: Хакодате — Колпаково — Крутогурово — Облуковино — Ича — Сопочная — Хайрюзово — Утлоок — Тигиль — Воямполка — Палана. Возвращение во Владивосток 19 июля.

5. *Первый охотский*. Выход из Владивостока 30 мая. Хакодате — Монтекей — Амахтонский — Тауйск — Яна — Арманский — Арман — Ола — Аян — Сиглан — Ямск — Иреть — Вилига — Наяхан — Гижига. Возвращение во Владивосток 26 июля.

6. *Четвертый восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 31 мая. Маршрут: Хакодате — Карага — Каюм — Дранка — Панкара — Петропавловск. Возвращение во Владивосток 5 июля.

7. *Второй охотский*. Выход из Владивостока 14 июня. Маршрут: Хакодате — Охотск — Урак — Ульженя — Иня — Охотск — Новое Устье — Урак — Аян — Удск. Приход во Владивосток 5 августа.

8. *Второй западно-камчатский*. Выход из Владивостока 15 июня. Маршрут: Хакодате — Брюмкино — Мономахово — Коль — Пымта — Кихчик — Утка — Большерецк — Опала — Гольгино — Кошегочек — Озерная. Возвращение во Владивосток 29 июля.

9. *Чукотско-анадырский*. Выход из Владивостока 28 июня. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Анадырь — зал. Св. Креста — м. Беринга — б. Преображения и Провидения — м. Чаплин — Яндогай — б. Провидения — Анадырь — Кроноки — Шемлячик — Жупаново — Кальгирь — Налычево — Петропавловск — Хакодате. Возвращение во Владивосток 17 сентября.

10. *Пятый восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 30 июля. Маршрут: Петропавловск — Усть-Камчатск — Корф — Вывенская — Кичига — Тымлат — Карага — Каюм — Дранка — Хакодате. Возвращение во Владивосток 26 сентября.

11. *Шестой восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 30 июля. Маршрут: Петропавловск — о. Беринга — Дранка — Панкара — Русаково — Хайлюля — Мало-Ваям — Хакодате. Возвращение во Владивосток 26 сентября.

12. *Третий западно-камчатский*. Выход из Владивостока 2 августа. Маршрут: Брюмкино — Мономахово — Коль — Пымта — Кихчик — Большерецк — Опала — Гольгино — Кошегочек — Озерная — Хакодате. Возвращение во Владивосток 23 сентября.

13. *Четвертый западно-камчатский*. Выход из Владивостока 9 августа. Маршрут: Палана — Воямполка — Тигиль — Утка — Хайрюзово — Сопочная — Ича — Облуковино — Крутогурово — Колпаково — Хакодате. Возвращение во Владивосток 26 сентября.

14. *Третий охотский*. Выход из Владивостока 16 августа. Маршрут: Удск — Аян — Урак — Охотск — Нижнее Устье — Урак — Хакодате. Возвращение во Владивосток 19 октября.

15. *Четвертый охотский*. Выход из Владивостока 16 августа. Маршрут: Гижига — Наяхан — Вилига — Иреть — Ямск — Сиглан — Аян — Ола — Арман — Яна — Тауйск — Монтеклей — Хакодате. Возвращение во Владивосток 21 октября.

16. *Прямой петропавловский*. Выход из Владивостока 14 ноября, следует до Петропавловска, откуда без заходов во Владивосток. Прибытие 30 ноября.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.5

Расписание весенних рейсов судов Добровольного флота по северным линиям на навигацию 1919 г.

1. *Первый восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 18 апреля. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Усть-Камчатск — Командоры.

2. *Олуторско-наваринский*. Выход из Владивостока 2 мая. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Пахача — Олуторка и далее до Наварина.

3. *Юго-восточный камчатский*. Выход из Владивостока 12 мая. Маршрут: Хакодате — Лиственничная — Петропавловск — Налычево — Сторож — Кроноки — Шемлячик — Жупаново — Калыгирь.

4. *Первый западно-камчатский*. Выход из Владивостока 28 мая. Маршрут: Хакодате — Утка — Кихчик — Пымта — Коль — Мономахово.

5. *Северо-охотский*. Выход из Владивостока 28 мая. Маршрут: Хакодате — Монтеклей — Амахтонский — Тауйск — Яна — Армань — Ола — Сиглан — Ямск — Иреть — Вилига — Наяхан.

6. *Второй восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 28 мая. Маршрут: Хакодате — Корф — Вывенская — Кичига — Тымлат.

7. *Третий восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 30 мая. Маршрут: Хакодате — Каюм — Дранка — Русаково — Хайлюля — Ука — Мало-Ваям.

8. *Второй западно-камчатский*. Выход из Владивостока 1 июня. Маршрут: Хакодате — Ича — Сопочная — Хайрюзово — Тигиль — Палана.

9. *Третий западно-камчатский*. Выход из Владивостока 1 июня.
Маршрут: Хакодате — Озерная — Кошегочек — Гольгино — Опала — Большерецк.

10. *Дополнительный западно-камчатский*. Выход из Владивостока 3 июня.
Маршрут: Хакодате — Большерецк.

11. *Четвертый западно-камчатский*. Выход из Владивостока 7 июня.
Маршрут: Хакодате — Брюмкино — Колпаково — Крутогорово — Облуковино.

12. *Чукотско-анадырский*. Выход из Владивостока 14 июня.

13. *Западно-охотский*. Выход из Владивостока 14 июня.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.6

Прибытие судов и кораблей в Петропавловск в течение навигации 1922 г.

- 21 января, гидрографическое судно «Охотск».
- Начало мая, пароход «Взрыватель».
- Середина мая, шхуна торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о».
- 16 мая, шхуна «Камчатка» японской фирмы «Нихон-Моохи».
- 29 мая, японские крейсер «Мусаши-Кан» и пароход «Кие-Мару».
- 7 июня, «Мусаши-Кан», шхуна «Камчатка».
- 8 июня, экспрессный пароход «Кобе-Мару».
- 11 июня, пароход ДФ «Томск».
- 12 июня, японский пароход «Косоку-Мару».
- 16 июня, японские крейсер «Нийтака» и два миноносца.
- 30 июня, «Кобе-Мару».
- 1 июля, японский пароход «Кайо-Мару», зафрахтованный рыбопромышленником Березовским.
- 2 июля, японские миноносцы «Мияке» и «Кияке».
- 12 июля, японское учебное судно «Унион-Мару».
- 15 июля, японский военный транспорт «Цуругизаки».
- 20 июля, «Нийтака».
- 22 июля, «Кобе-Мару».
- 25 июля, японский военный транспорт «Нозима», «Унион-Мару».
- 2 августа, японский пароход «Тоикону-Мару» (бывш. «Яна»).
- 4 августа, японский миноносец «Мияке».
- 6 августа, военное судно «Магнит».
- 8 августа, японский миноносец «Нияке».
- 9 августа, американское сторожевое судно «Мохаве».
- 10 августа, «Кобе-Мару», шхуна «Исе-Мару».
- 13 августа, пароход «Инабасан-Мару», шхуна «Исе-Мару».
- 15 августа, пароход ДФ «Сишан».
- 19 августа, японская шхуна во фрахте промышленника В. М. Орлова.
- 25 августа, пароход «Инабасан-Мару» во фрахте фирмы «Демби и К^о».
- 26 августа, миноносец «Кияке».
- 27 августа, «Нозима».

31. 28 августа, японский пароход «Хокихо-Мару».
32. 29 августа, японское судно «Кай-Мару» во фрахте канадской (английской) фирмы «Гудзон-Бей», «Кобе-Мару».
33. 31 августа, пароход ДФ «Томск», шхуна «Виктор».
34. 2 сентября, «Магнит».
35. 5 сентября, японский военный транспорт «Кошу», пароход «Бечаймо» фирмы «Гудзон-Бей».
36. 6 сентября, «Мусаши-Кан».
37. 8 сентября, шхуна «Командор Беринг».
38. 9 сентября, миноносец «Мияке».
39. 10 сентября, «Кошу» и «Мусаши-Кан».
40. 11 сентября, «Нозима».
41. 16 сентября, «Кайо-Мару», японский пароход «Иоши-Мару».
42. 17 сентября, «Бечаймо», «Кобе-Мару».
43. 20 сентября, шхуна «Мазатлан» американского торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о», японский пароход «Хокухо-Мару».
44. 29 сентября, «Бечаймо».
45. Начало октября, военный буксир «Свирь».
46. Середина октября, «Инабасан-Мару».
47. 25 октября, «Сишан», «Магнит».
48. 19 декабря, «Хитака-Мару».
49. 21 декабря, крейсер «Командарм Уборевич» (пароход ДФ «Томск»).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.7

Прибытие судов и кораблей в Петропавловск в течение навигации 1923 г.

1. 18 мая, японский экспрессный пароход «Кобе-Мару».
2. 19 мая, японский пароход «Бансей-Мару № 3».
3. 21 мая, японский военный транспорт «Канто» и три миноносца.
4. 22 мая, японский пароход «Синьо-Мару».
5. 24 мая, пароход ДФ «Томск».
6. 26 мая, японский пароход «Кокусай-Мару».
7. 27 мая, «Синьо-Мару».
8. 31 мая, японские пароходы «Шохо-Мару» и «Орито-Мару».
9. 4 июня, английский пароход «Бечаймо».
10. 5 июня, два японских миноносца.
11. 10 июня, «Канто».
12. 11 июня, «Красный вымпел» и два японских миноносца.
13. 14 июня, шхуна фирмы «Гудзон-Бей».
14. 16 июня, «Кобе-Мару».
15. 17 июня, японский военный транспорт «Цуругизаки».
16. 29 июня, японский пароход «Оно-Мару».
17. 8 июля, «Томск».

18. 10 июля, японский пароход «Коун-Мару № 2».
19. 11 июля, «Кобе-Мару».
20. 14 июля, «Красный вымпел», японский пароход «Торукусима-Мару».
21. 21 июля, «Томск», «Коун-Мару № 2», японские миноносцы «Кияке» и «Кува», американская шхуна «Руби».
22. 29 июля, пароход ДФ «Ставрополь», миноносцы «Цубаки» и «Маке».
23. 3 августа, «Канто».
24. 6 августа, два японских миноносца и пароход с топливом для них.
25. 7 августа, японский пароход.
26. 18 августа, японский пароход с грузом угля, два японских миноносца.
27. 22 сентября, японская шхуна из Гижиги, арестованная за незаконный лов в устье р. Уйкан. На ней прибыла партия военнопленных из отрядов полковника Бочкарева и генерал-майора Полякова.
28. Начало октября, «Ставрополь» (13 октября ушел во Владивосток).
29. 12 октября, японский пароход «Уикай-Мару».
30. Середина ноября, «Ставрополь» (6 декабря ушел во Владивосток).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.8

Расписание рейсов судов Совторгфлота по северным линиям на навигацию 1926 г.

[ГАКО, ф. 30, оп. 1, д. 17, л. 3]

1. *Первый восточно-камчатский.* Выход из Владивостока 10 апреля. Маршрут: Петропавловск — Усть-Камчатск — Петропавловск — Хакодате — Владивосток.

2. *Второй восточно-камчатский.* Выход из Владивостока 4 мая. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Налычево — Калыгирь — Жупаново — Шемлячик — Усть-Камчатск... [еще 14 пунктов] — Петропавловск — Владивосток.

3. *Первый западно-камчатский.* Выход из Владивостока 25 мая. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Озерная — Явино — Кошегочек... [еще 16 пунктов] — Петропавловск — Владивосток.

4. *Второй западно-камчатский.* Выход из Владивостока 5 июня. Маршрут: Хакодате — Большерецк... [еще 7 пунктов] — Сопочное — Владивосток.

5. *Круговой охотско-западно-камчатский.* Выход из Владивостока 1 июля. Маршрут: Хакодате — Охотск — Ульбея — Иня — Тауйск — Арман... [еще 16 пунктов] — Петропавловск — Хакодате — Владивосток.

6. *Чукотско-анадырский.* Выход из Владивостока 1 июля. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Усть-Камчатск — Апука — Анадырь... [еще 13 пунктов] — Петропавловск — Хакодате — Владивосток.

7. *Круговой западно-камчатский.* Выход из Владивостока 14 августа. Маршрут: Хакодате — Петропавловск — Большерецк — Воровское — Хайрюзово... [еще 18 пунктов] — Охотск — Хакодате — Владивосток.

8. *Третий западно-камчатский.* Выход из Владивостока 8 августа. Маршрут: Палана — Тигиль — Хайрюзово — Сопочная... [еще 8 пунктов] — Большерецк — Хакодате — Владивосток.

9. *Третий восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 14 августа. Маршрут: Петропавловск — Усть-Камчатск — о. Беринга... [еще 17 пунктов] — Петропавловск — Хакодате — Владивосток.

10. *Четвертый западно-камчатский*. Выход из Владивостока 10 августа. Маршрут: Петропавловск — Озерная — Явино... [еще 3 пункта] — Большерецк — Хакодате — Владивосток.

11. *Четвертый восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 15 ноября. Маршрут: Хакодате — Усть-Камчатск — Петропавловск — Хакодате — Владивосток.

Изменения маршрутов осенних рейсов на навигацию 1926 г.

[ГАКО, ф. 30, оп. 1, д. 17, л. 22]

Рейс № 7. Отход из Владивостока 22 августа, из Петропавловска — 1 сентября в Большерецк, Воровское, Хайрюзово, Тигиль... [еще 20 пунктов], приход в Хакодате 12 октября, во Владивосток — 17 октября.

Рейс № 8. Отход из Владивостока 29 июля в Палану, Тигиль, Сопочное, Ичу, Облуковино, Крутогурово... [еще 13 пунктов], Большерецк. Приход в Хакодате 1 сентября, во Владивосток — 16 сентября.

Рейс № 10. Отход из Владивостока 14 августа в Ныйск, Чаево, Оху, Воровское, Колпаково, Крутогурово, Облуковино, Большерецк. Приход в Хакодате 14 сентября, во Владивосток — 19 сентября.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.9

Проект расписания северных рейсов Совторгфлота на навигацию 1927 г.

[ГАКО, ф. 30, оп. 1, д. 4, л. 179а]

1. *В первой половине января* (зимний) для снабжения Петропавловска и административной связи края с округом. Маршрут: Владивосток — Петропавловск — Хакодате.

2. *Восточно-камчатский*. Выход из Владивостока 25 марта. Маршрут: Петропавловск — Усть-Камчатск с обратным заходом в Петропавловск.

3. *Необходим добавочный западно-камчатский рейс* к расписанию 1926 г. с выходом из Владивостока 25 апреля. Маршрут: Петропавловск — Озерная — Большерецк — Соболево — Ича — Облуковино — Хайрюзово — Утхолок — Тигиль — Палана — Каменское — Владивосток.

4. *Восточно-камчатский*. Принять полностью из расписания 1926 г. рейс № 2 второй восточно-камчатский с заходом на прямом пути Налычево — Островная — Калыгирь — Жупаново.

5. *Западно-камчатский*. Принять из расписания 1926 г. рейс № 3 первый западно-камчатский с заходом в добавочные пункты: Морошечное, Утхолок, Воямполка, Хахтана.

6. *Третий западно-камчатский*. Принять из расписания 1926 г. рейс № 4 второй западно-камчатский с заходом на обратном пути в Большерецк и Петропавловск.

7. *Охотско-западно-камчатский* по расписанию 1926 г.

8. *Чукотско-Анадырский*. Принять чукотско-камчатский рейс № 6 из расписания 1926 г. с дополнительным заходом в Наукан и Корф на обратном пути.

9. *Необходим второй чукотско-анадырский* рейс с заходами в Петропавловск, Усть-Камчатск, Корф, Олюторка и далее на север до Уэлена и обратно.

10. *Западно-камчатский*. Принять из расписания 1926 г. западно-камчатский рейс № 7 в обратном порядке, считая последним пунктом захода Петропавловск, дополнив заходом в Озерную.

11. *Западно-камчатский*. Принять полностью рейс № 8 из расписания 1926 г. с заходом на обратном пути в Петропавловск.

12. *Восточно-камчатский*. Принять полностью без изменения восточно-камчатский рейс № 9 из расписания 1926 г.

13. *В период с 15 августа по 15 сентября* необходим рейс по западному побережью по маршруту: Петропавловск — Озерная — Большерецк — Соболево — Ича — Морошечная — Хайрюзово — Утлолок — Тигиль — Палана — Лесная — Большерецк — Владивосток.

14. *Четвертый западно-камчатский*. Принимается без изменений рейс № 10 из расписания 1926 г.

15. *Восточно-камчатский*. Полностью принимается четвертый восточно-камчатский рейс № 11 из расписания 1926 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.10

Утвержденное расписание северных рейсов Совторгфлота на навигацию 1927 г.

[Полярная звезда, 1927, № 38, 22 мая]

- № 1. Первый восточно-камчатский.
- № 2. Второй восточно-камчатский.
- № 3А. Круговой административно-торговый, № 3Б, 3В, 3Г — то же.
- № 4. Первый западно-камчатский.
- № 5. Второй западно-камчатский.
- № 6. Первый северо-восточный охотский.
- № 7. Первый охотский.
- № 8. Первый чукотско-анадырский.
- № 9. Третий восточно-камчатский.
- № 10. Второй чукотско-анадырский.
- № 11. Второй северо-восточный охотский.
- № 12. Третий западно-камчатский.
- № 13. Четвертый западно-камчатский.
- № 14. Второй охотский.
- № 15. Четвертый восточно-камчатский.

**Расписание срочных рейсов парохода «Муроран-Мару» в 1927 г. между Хакодате, Отару
и Петропавловском**
[Полярная звезда, 1927, 29 мая]

550

Порты	Рейс № 1	Рейс № 2	Рейс № 3	Рейс № 4	Рейс № 5	Рейс № 6	Рейс № 7
Хакодате: отход	7 мая	5 июня	24 июня	19 июля	10 августа	2 сентября	24 сентября
Отару: приход отход	8 мая 11 мая	6 июня 7 июня	25 июня 26 июня	20 июля 21 июля	11 августа 12 августа	3 сентября 4 сентября	25 сентября 26 сентября
Хакодате: приход отход	12 мая 14 мая						
Петропавловск: приход отход	21 мая 25 мая	14 июня 15 июня	9 июля 10 июля	26 июля 27 июля	17 августа 18 августа	9 сентября 10 сентября	1 октября 2 октября
Хакодате: приход	2 июня	22 июня	17 июля	8 августа	31 августа	22 сентября	9 октября

**Проект расписания северных рейсов СТФ
на навигацию 1931 г.**

[ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 2, л. 64]

1. *Восточно-камчатская срочная линия.* 19 рейсов. Периодичность отправления судов — каждые две недели. Отход первого судна из Владивостока 20 марта, прибытие во Владивосток последнего судна 20 декабря. Протяженность линии 3 280 миль.

2. *Круговая восточно-камчатская срочная линия.* Четыре рейса. Отход первого судна из Владивостока 1 апреля, прибытие последнего судна во Владивосток 20 октября. Протяженность линии 8 227 миль.

3. *Чукотско-анадырская срочная линия.* Три рейса. Отход первого судна из Владивостока 19 июня, прибытие во Владивосток последнего судна 29 сентября. Протяженность линии 5 898 миль.

4. *Круговая западно-камчатская срочная линия.* Пять рейсов. Отход первого судна из Владивостока 20 мая, прибытие во Владивосток последнего судна 10 октября. Протяженность линии 9 410 миль.

5. *Круговая северо-охотская срочная линия.* Четыре рейса. Отход первого судна из Владивостока 30 мая, прибытие во Владивосток последнего судна 13 октября. Протяженность линии 10 588 миль.

6. *Охотская срочная линия.* Периодичность отправления судов — ежемесячно. Четыре рейса. Отход первого судна из Владивостока 25 июня, прибытие последнего судна во Владивосток 30 сентября. Протяженность линии 3 020 миль.

7. *Западно-камчатская срочная линия.* Периодичность отправления судов — ежемесячно. Шесть рейсов. Отход первого судна из Владивостока 15 апреля, приход последнего судна во Владивосток 10 сентября. Протяженность линии 3 067 миль.

Количество срочных рейсов, выполненных по северным линиям в 1886–1931 гг.

Год	1886	1893	1902	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1912	1916	1917
Кол-во рейсов	2	3	4	1	6	5	6	9	10	17	21	24
Судовладелец	ДФ	ДФ	КВЖД ¹	СВФ ²	Русь ³	ТППДВ ⁴	ДФ	ДФ	ДФ	ДФ	ДФ	ДФ
Год	1918	1919	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1930	1931
Кол-во рейсов	16	26	6 ⁵	2	7 ⁶	4	11	11	15	29	37	37 ⁷
Судовладелец	ДФ	ДФ	ДФ	ДФ	ДФ	ДФ	СТФ	СТФ	СТФ	СТФ	СТФ	СТФ

¹ Пароходство Китайско-Восточной железной дороги.

² Сибирская военная флотилия.

³ Пароходство «Русь» графа Г. Г. Кейзерлинга.

⁴ Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Востоке.

⁵ Проектировалось.

⁶ Из них шесть рейсов во фрахте.

⁷ Проектировалось, фактически выполнено 20 рейсов.

Морской транспортный флот АКО в 1928—1936 гг.

Год	Наименование и тип судна	Примечания
1928	2. Парусно-моторная шхуна "Чукотка" (550 т). 3. Пароход "Камчатка" (2 520 т).	Суммарная грузоподъемность судов к концу 1928 г. 1 250 т. "Камчатка" переоборудована в транспорт зимой 1928/1929 гг.
1929	1. "Охотск". 2. "Чукотка". 3. "Камчатка". 4. Пароход "Эскимос" (3 400 т). 5. Пароход "Якут" (3 100 т). 6. Пароход "Тунгус" (3 100 т). 7. Пароход "Ламут" (3 100 т). 8. Пароход "Юкагир" (3 100 т). 9. Пароход "Ительмен" (5 000 т). 10. Катер "Кит" (50 т). 11. Катер "Скунс" (25 т).	Суммарная регистрационная вместимость флота 17 694 рег. т. Грузоподъемность судов 19 645 т.
1930	1. "Чукотка". 2. "Камчатка". 3. "Эскимос". 4. "Якут". 5. "Тунгус". 6. "Ламут". 7. "Юкагир". 8. "Ительмен". 9. "Кит". 10. "Скунс". 11. Пароход "Орочон" (5 100 т). 12. Пароход "Гиляк" (3 100 т). 13. Пароход "Коряк" (3 100 т).	"Охотск" погиб от пожара. "Орочон" прибыл в Петропавловск в августе, "Гиляк" и "Коряк" пришли во Владивосток. Осенью "Гиляк", "Коряк", "Тунгус", "Юкагир", "Ламут" и "Камчатка" были переданы владивостокскому Крабтресту. Суммарная грузоподъемность судов 29 770 т.
1931	1. "Чукотка". 2. "Эскимос". 3. "Якут". 4. "Ительмен". 5. "Орочон".	"Чукотка" погибла в августе. Суммарная грузоподъемность четырех транспортных пароходов 16 600 т.
1932	1. "Эскимос". 2. "Якут". 3. "Ительмен". 4. "Орочон".	Суммарная грузоподъемность флота 16 600 т, 191 пассажирское место.
1933	1. "Эскимос". 2. "Ительмен". 3. "Орочон".	Суммарная грузоподъемность транспортных судов 13 500 т. "Якут" временно вышел из состава флота АКО.

Продолжение приложения 3.1

Год	Наименование и тип судна	Примечания
1934	1. "Эскимос". 2. "Якут". 3. "Ительмен". 4. "Орочон". 5. "Колыма". 6—10. Паровые траулеры "Дальневосточник", "Блюхер", "Восток", "Буревестник", "Палтус" грузоподъемностью по 200 т.	Суммарная грузоместимость транспортных судов составила 18 580 т. 240 классных пассажирских мест.
1935	1. "Эскимос". 2. "Якут". 3. "Ительмен". 4. "Орочон". 5. "Колыма". 6—10. "Дальневосточник", "Блюхер", "Восток", "Буревестник", "Палтус". 11. Пароход "Кижуч" (3 500 т). 12. Пароход "Чавыча" (3 500 т). 13. Пароход "Сима" (3 500 т).	"Кижуч" в конце года передан Североприморскому тресту, "Блюхер" передан Дальморзверьпрому. Грузоподъемность 25 752 т, 271 пассажирское место.
1936	1. "Эскимос". 2. "Якут". 3. "Ительмен". 4. "Орочон". 5. "Колыма". 6. "Чавыча". 7. "Сима". 8. "Дальневосточник". 9. "Восток". 10. "Буревестник".	Чистая грузоподъемность транспортных судов 25 412 т.

**Основные характеристики судов АКОФлота
(по состоянию на 1936 г.)**

«Колыма». Грузовой пароход, 1906 г., Норвегия, Христиания. Регистра-
вая вместимость: 1 528,36 рег. т брутто, 915,21 рег. т нетто. Чистая грузо-
подъемность 1 200 т, дедвейт 1 640 т. Средняя скорость хода 6 узлов. Пасса-
жировместимость: 18 классных мест, 450 — в твиндеках. Запасы: угля — 250 т,
воды — 300 т. Расход угля в сутки, т: на ходу — 16, на стоянке с грузовыми
операциями — 6, на стоянке без грузовых операций — 4. Расход смазки,
кг/сут: на ходу — 26, на стоянке — 7. Расход воды, т/сут: на ходу — 6,
на стоянке — 5. Четыре лебедки грузоподъемностью по 3 т, четыре стрелы
по 3 т и одна — 10 т. Четыре шлюпки. Главная машина: вертикальная
тройного расширения мощностью 930 л. с. Осадка в полном грузу 5,185 м,
без груза — 1,83 м. Экипаж 48 чел.

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

«Эскимос». Грузовой пароход, 1919 г., Япония, Токио. Регистра-
вая вместимость: 3 017,58 рег. т брутто, 1 869,05 рег. т нетто. Чистая грузоподъем-
ность 3 400 т, дедвейт 4 952,34 т. Средняя скорость 8 узлов. Пассажировмес-
тимост: 24 классных места, 700 — в твиндеках. Запасы: угля 600 т и трюм
№ 1 — до 1 000 т, воды 711 т. Расход угля в сутки, т: на ходу 32, на стоянке
с грузовыми операциями — 7,4, на стоянке без грузовых операций — 4,5.
Расход смазки, кг/сут: на ходу — 40, на стоянке — 9. Расход воды, т/сут:
на ходу — 12, на стоянке — 8. Девять лебедок грузоподъемностью по 3 т,
семь стрел по 4 т, две по 2 т и одна тяжеловесная — 10 т. Четыре шлюпки.
Главная машина: вертикальная тройного расширения мощностью 1 500 л. с.
Осадка в полном грузу 7,07, без груза — 3,84 м. Длина 93, ширина 13,3 м.
Экипаж 50 чел.

«Сима». Грузовой пароход. Прежнее название «Таненфебс», 1923 г., Гер-
мания, Лютен. Регистра-
вая вместимость 3 047,95 рег. т брутто, 1 738,3 рег. т
нетто. Чистая грузоподъемность 3 500 т, дедвейт 5 600 т. Средняя скорость

хода 9 узлов. Пассажировместимость: 6 классных мест. Запасы: уголь — 1 082,5 т, вода — 940 т. Расход угля в сутки, т: на ходу — 26, на стоянке с грузовыми операциями — 8. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 28, на стоянке — 4—8. Расход воды, т/сут: на ходу — 10, на стоянке — 4—5. Девять лебедок грузоподъемностью по 5 т, одна швартовная, восемь стрел по 5 т, две по 3 т, одна — 30 т. Четыре шлюпки. Осадка в полном грузу 6,7, без груза — 2,2 м. Длина 102,96, ширина 14,7 м.

«**Чавыча**». Грузовой пароход, 1923 г., Германия, Любек. Регистрава вместимость: 3 020,64 рег. т брутто, 1 742,2 рег. т нетто. Чистая грузоподъемность 3 500 т, дедвейт 5 600 т. Скорость хода 9 узлов. Запасы: уголь — 1 101 т, вода — 972 т. Расход угля в сутки, т: на ходу — 26, на стоянке с грузовыми операциями — 8, на стоянке без грузовых операций — 4. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 28, на стоянке — 4. Расход воды, т/сут: на ходу — 7, на стоянке — 4—5. Десять лебедок: четыре грузоподъемностью по 5 т, четыре по 3,5 т и две по 3 т. Десять стрел по 3 т и одна тяжеловесная — 20 т. Четыре шлюпки. Главная машина мощностью 1 550 л. с. Осадка в полном грузу 6,71, без груза — 2,38 м. Длина 102,8, ширина 14,6 м. Экипаж 50 чел.

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

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

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

«**Буревестник**». Паровой рыболовный траулер, 1930 г., Германия, Данциг. Регистрава вместимость: 543,04 рег. т брутто, 172,22 рег. т нетто. Скорость 6 узлов. Чистая грузоподъемность 202 т, дедвейт 544 т. Пассажи-

ровместимость: 4 классных места. Запасы: уголь — 141 т плюс 58 т в туковой яме, вода — 159,9 т. Расход угля в сутки, т/сут: на ходу — 11,5, на стоянке с грузовыми операциями — 3,4, на стоянке без грузовых операций — 2,3. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 16, на стоянке — 5. Расход воды, т: на ходу — 7, на стоянке — 4. Главный трюм объемом 272 м³, резервный — 66 м³. Две шлюпки. Траловая лебедка с тяговым усилием 12 т, две стрелы грузоподъемностью 1 и 1,5 т. Главная машина системы «Ленц» мощностью 600 л. с. Осадка в полном грузу 4,14, без груза — 2,71 м. Длина 49,4, ширина 8,56 м. Экипаж 30 чел.

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

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

**ДОКУМЕНТЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА АКО**

**Приказ по управлению морского транспорта и порта АКО
№ 68 от 5 ноября 1935 г., г. Петропавловск-Камчатский**

В дни празднования 18-ой годовщины Октябрьской Революции 7 и 8 ноября приказываю:

Всем судам, стоящим в порту, как в ковше, так и на рейде, к 8 часам утра 7.XI расцветиться флагами международного свода сигналов. В этот же момент суда дают продолжительные гудки в продолжение пяти минут.

Подъем флагов и начало дачи гудков остальным судам приравнять к парходу «Шатурстрой».

Начальник управления морского транспорта и порта Плехов

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 23, л. 28.

**Бестолковое болтание парохода в море.
Письмо экипажа парохода «Якут»
[Камчатская правда, 22 сентября 1935 г.]**

Приказы Наркомвода и начальника АКО о борьбе с простоями судов всколыхнули экипаж «Якута». В настоящее время наши рейсовые планы выполнены и даже перевыполнены, но план грузоперевозок далек от выполнения. Причины — в безобразной организации рейсов. Остановимся на каждом из них.

В первом рейсе «Якут» простоял по вине отправителей и грузополучателей 437 часов, во втором — четырнадцать суток и десять часов, в третьем — тринадцать с половиной суток, в четвертом — немногим меньше 500 часов, в пятом — 200.

А как загружали пароход на обратном пути! Возвращаясь из второго рейса, «Якут» доставил в Петропавловск всего лишь 148 тонн груза, а в три последующих рейса 3 000-тонное судно загрузили всего 1 700 тоннами вместо девяти тысяч. Нельзя, конечно, сказать, что на местах не было груза. В комбинатах достаточно много прошлогодней рыбопродукции. Но при всем этом судно отправляли порожняком.

Особое внимание заслуживает шестой рейс — в Жупаново. Нас отправили со 164 тоннами груза. Перед уходом нам сказали, что дело не столько в неправильном использовании судна, сколько в чрезвычайной важности отправляемого груза. А в Жупаново от грузополучателей мы услышали: «Лучше и не привозили бы этого груза, некогда с ним возиться, да и не нужен он нам».

Подсчитать только, во сколько обошлась доставка 164 тонн груза, который, кстати, грузили в Петропавловске в течение суток!

Работу судна срывает также безобразное комплектование грузов для основных грузополучателей — рыбокомбинатов. Зачастую от многих грузов комбинаты отказываются (мука, мочальный трос, якоря). Пароход вследствие этого превращается в плавучий магазин с принудительным ассортиментом.

Это, безусловно, отрицательно сказывается на выполнении плана грузо-перевозок, так как часть груза приходится отвозить обратно.

Общее собрание, на котором обсуждались все эти вопросы во время проработки двух важнейших приказов, отметило существеннейшие недостатки, зависящие также и от команды судна: личный состав экипажа не вел достаточной борьбы с простоями, трудовая дисциплина — на низком уровне, наблюдается большая текучесть, замечены случаи кражи груза (пластинки, масло), небрежное отношение к погрузке и выгрузке и т. д.

Общее собрание разработало практические меры по улучшению всей работы на судне и дало наказ судовому комитету. Просим соответствующие организации обратить внимание на безобразное и преступное использование парохода «Якут».

Капитан «Якута» Кириллов
Помощник по политической части Федоров
Председатель судового комитета Саламатов

Приказ по управлению водного транспорта и порта АКО № 9 от 10 июня 1935 г., г. Петропавловск-Камчатский

Во время рейса парохода «Ительмен» из Владивостока до Петропавловска имел место печальный случай гибели двух человек пассажиров (рабочих), которые были извлечены из центральной угольной ямы уже мертвыми. Указанный смертный случай произошел только потому, что администрация парохода «Ительмен» невнимательно, нечутко, даже преступно относилась к своим прямым обязанностям. В момент посадки на борт пассажиров не был закрыт полностью люковыми досками угольный трюм, чем была создана возможность свободного проникновения в центральную угольную яму.

Военный трибунал разобрал это дело и присудил к лишению свободы на три года ревизора парохода «Ительмен» гр. Потребного как основного виновника в гибели двух человек рабочих. Учитывая, что на пароходе основным руководителем всех работ по судну является старший помощник капитана, который в данном конкретном случае не только сам не принял мер к обеспечению безопасности посадки на борт пассажиров, а даже не сделал соответствующей расстановки своих подчиненных для регулирования размещения пассажиров по местам согласно билетов. Пассажиры были вынуждены ходить по судну и искать сами место, где поместиться, в то время как старший помощник должен был больше других заботиться и создавать лучшие условия для пассажиров.

За допущенную халатность к своим прямым обязанностям объявляю строгий выговор старшему помощнику Красусскому В. В. С прибытием парохода «Ительмен» во Владивосток старшего помощника гр. Красусского перевести с парохода «Ительмен» на другое судно и понизить в должности из старшего помощника до второго помощника сроком на один год.

Выполнение приказа возлагаю на владивостокского морского агента тов. Колесниченко В. С. Об исполнении донести мне.

Начальник водного транспорта и порта АКО Плехов

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 23, л. 87.

Приказ по управлению морского транспорта и порта АКО № 81 от 11 декабря 1935 г.

Экипаж парохода «Сима» в рейсе Гамбург — Одесса — Владивосток — Петропавловск-на-Камчатке показал подлинно большевистские темпы в работе и приведении в надлежащий вид судна. При заходе в заграничные порты и в рейсе лучшие моряки-ударники дали лучшие производственные показатели, что обеспечило своевременный приход судна во Владивосток и своевременное вступление его в эксплуатацию по обслуживанию рыбной промышленности Камчатки.

За успешное выполнение рейса, безаварийность при длительном переходе, образцовый порядок в машине на верхней палубе личному составу, оставшемуся на корабле «Сима», объявляю благодарность.

Для команды выделяю виктролу, 50 пластинок и 700 руб. на радиофикацию. Персонально премирую следующих товарищей:

1. Старшего механика т. Баранеева за умелое руководство и работу, обеспечившую бесперебойную работу механизмов при 55-суточном переходе, а также за образцовый порядок и чистоту механизмов премирую 500 руб. и грамотой ударника.

2. Второго механика т. Пуганова за образцовую работу в рейсе и руководство технической учебной машинной команды премирую 350 руб. и грамотой ударника.

3. Ревизора парохода — второго помощника т. Никифорова — за образцовую работу по погрузке и сохранность грузов в рейсе Одесса — Владивосток премирую 300 руб. и грамотой ударника.

4. Третьего помощника капитана Гронтовского за безупречную работу в рейсе по судовождению премирую 300 руб. и грамотой ударника.

5. Четвертого механика т. Мельникова за успешное освоение техники порученного дела и образцовую работу в рейсе в качестве машиниста 1-го класса премирую 250 руб. и грамотой ударника.

6. Машиниста 1-го класса т. Меньшикова за хорошую работу на производстве премирую 200 руб. и грамотой ударника.

7. Машиниста 1-го класса т. Шнек за ударную производственную работу, за примерную дисциплину и умелое руководство по мобилизации масс в рейсе премирую 200 руб. и грамотой ударника.

8. Радиста т. Губина за безупречную работу по связи в рейсе и радиофикацию корабля премирую 200 руб. и грамотой ударника.

9. Кочегара 1-го класса т. Постак, как лучшего ударника, премирую 250 руб. и грамотой ударника.

10. Электрика т. Забело за ударную работу в рейса Одесса — Владивосток кочегаром 1-го класса премирую 200 руб. и грамотой ударника.

11. Бодмана т. Инк за дисциплинированность, четкость в работе и хорошее знание порученного дела премирую 250 руб. и грамотой ударника.

12. Матроса 1-го класса т. Михальченко, как лучшего ударника судна, премирую 200 руб. и грамотой ударника.

13. Матроса т. Рожкова за хорошую производственную работу в заграничном рейсе премирую 200 руб. и грамотой ударника.

14. Кочегара т. Левковича за ударную работу на производстве и примерную дисциплину премирую 200 руб. и грамотой ударника.

15. Доктора т. Михина за образцовое исполнение служебных обязанностей в рейсе и в портах за границей премирую 250 руб. и грамотой ударника.

16. Уборщицу т. Горячову за отличное исполнение обязанностей в рейсе Гамбург — Петропавловск-на-Камчатке премирую 200 руб. и грамотой.

Отмечая ударников парохода, выражаю твердую уверенность, что экипаж парохода «Сима» и в дальнейшей своей работе покажет наилучшие стахановские методы в работе судна и превращения морского транспорта в одно из передовых предприятий АКО.

Врид. начальника порта и транспорта АКО Веселкин
Начальник политотдела порта и транспорта АКО Ершов

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 23, л. 14—15.

Донесение по пароходу «Сима» помполита А. Л. Евграфова о рейсе Владивосток — восточное побережье Камчатки

Из Владивостока вышли 23 июня с заходом в Находку для бункеровки углем. Ввиду того, что в Находке... принимал уголь пароход Морфлота «Ковда», бункеровка задержалась. Порт мог грузить нас 700 тонн в сутки, бункеровались четверо суток и только 28 апреля в четыре часа снялись в Петропавловск. 29 июня проработали проект конституции СССР, в целом одобряем, отдельные положения решили разобрать на групповых занятиях. 1 июля [прочитана] лекция о природных условиях Камчатки, для этого был привлечен один из научных сотрудников экспедиции.

2 июля в 19:30 произошла авария парохода, которая случилась при сильном тумане, где берег был замечен только за 40—50 м, и при работе машины на полный задний ход остановиться не удалось. Во время хода в тумане подавали гудки, было эхо, но предполагали, что навстречу идет пароход, и задний ход был дан только в тот момент, когда уже видели в тумане берег. Прежде установить точное местонахождение парохода не представлялось возможным из-за тумана, а по нашему курсу, судя по лагу, мы находились в районе Четвертого Курильского пролива, а не в Пятом проливе и, после изменения курса на выход в океан, мы оказались в Пятом проливе и шли на о. Онекотан, как после это выяснилось. В тот же вечер пытались сняться сами, не удалось, хотя сразу же после отработки машиной «полный назад», в момент посадки, были заведены два якоря с кормы. Попытки сняться были ежедневно с приливом воды, когда были одни, и в момент, когда был [подошедший] «Орочон». При отгрузке тяжеловесных грузов с парохода на «Орочон», выгрузили смолы 80 т, угля до 50 т, покатов 21 т, и 600 ящ. с банками. В 19:20 пароход всплыл сам.

Растерянности среди экипажа не было, работали почти круглые сутки на завозе якоря с кормы, станковых якорей с носа, а с приходом «Орочона» завозили буксиры, которые в силу ветхости быстро рвались, и также завозили леера, по каковым переводили кунгасы с грузами до «Орочона». Пассажиры были мобилизованы на разгрузку, отдельные были растеряны от того, что они попадут в Японию и могут погибнуть от шторма. Разъяснили, закрепили за трюмами членов партии, едущих на Камчатку.

В момент нахождения парохода на камнях среди экипажа были два дезорганизующих случая: 1) матрос первого класса Рожков. Когда помощник стал будить его для завоза второго леера на «Орочон», он начал возражать, что его мучают, не дают отдыха... В тот же день был уволен (был при перегоне судна Гамбург — Владивосток, только что приехал с отпуска); 2) кочегар второго класса Ясинский, принятый на работу перед рейсом, был назначен к лебедке для выгрузки угля на «Орочон», явился в пьяном виде и при снятии его с работы заявил, что нужно снять с работы не его, а капитана и других лиц командного состава, и продолжал эти разговоры среди пассажиров. Уволен седьмого числа. Водка продавалась одним из пассажиров, но несмотря на ряд обысков, выявить виновного не удалось.

28—29 июня с пассажирами был проработан проект конституции, одобрен, задано 153 вопроса и 17 человек выступили. 30 июня — лекция о Камчатке, охвачено около 300 чел. Цель — 90% рабочих едут на Камчатку в первый раз. На 3 июля было намечено провести лекцию о рыбной промышленности Камчатки...

12 июля 1936 г.

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 84, л. 7—8.

**Состав экспедиции на остров Врангеля летом 1932 г.
(по отправлении из Владивостока)
[ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 37, л. 47]**

Ф. И. О.	Семейное положение	Должность
1. Астапчик Ф. Я.	С женой	Начальник острова
2. Абрамов П. Д.	С женой	Зам. начальника
3. Яхонтов И. А.		Зав. факторией
4. Яхонтова В. Г.		Зав. школой
5. Данчак А. А.		Зав. метеостанцией
6. Ушарук М. Ф.		Наблюдатель
7. Пронников Г. Я.	С женой	Колонист
8. Завиша-Давленко Ф. В.	Холост	Зав. рацией
9. Эрман Г. Я.	С женой и ребенком	Радист
10. Лекша С. П.	С женой и двумя детьми	Радист
11. Масулов К. Д.	С женой	Моторист
12. Воронин Я. М.	С женой и ребенком	Моторист
13. Шеян С.	Холост	Врач
14. Шрейберг Г. Я.	С женой	Колонист
15. Мельников А. В.	С женой и ребенком	Колонист, секретарь партячейки ВКП(б)
16. Ким Г. К.	С женой и ребенком	Колонист
17. Зеленовский К. Я.	С женой и ребенком	Колонист
18. Бодляев Г. А.	С женой и ребенком	Колонист
19. Заседателев И. В.	С женой	Колонист
20. Борисов Ф. Г.	Холост	Колонист
21. Шуржиев А. Б.	С женой	Колонист
22. Асташкин Н. Е.	Холост	Колонист
23. Кузнецов И. К.	С женой	Колонист
24. Прудников Я. Я.	С женой	Колонист
25. Горбунова С. С.	Одиночка	Фельдшер
26. Божда С. С.	Одиночка	Счетовод
27. Савенко Н. П.	Бывший нач. острова.	Остался в Петро- павловске в АКО.

**Экипаж парохода «Совет» во время полярного рейса
на о. Врангеля в 1932 г.
[ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 37, л. 45]**

1. Дублицкий К. А. — капитан.
2. Финякин Н. А. — старший помощник капитана.
3. Федоров П. И. — первый помощник капитана.

4. Зеленский М. П. — второй помощник капитана.
5. Тан... З. В. — третий помощник капитана.
6. Вардачев В. И. — четвертый помощник капитана.
7. Косицин Н. Е. — пятый помощник капитана.
8. Семенюк И. С. — старший механик.
9. Матвеев Ф. Г. — второй механик.
10. Косорук А. И. — третий механик.
11. Тютюлин Ф. Е. — четвертый механик.
12. Шатров С. М. — доктор.
13. Черных А. И. — радист.
14. Моисеев А. Н. — боцман.
15. Аликас П. С. — плотник.
16. Шерстовитов Е. В. — матрос 1-го класса.
17. Ченский Г. А. — матрос 1-го класса.
18. Румянцев В. В. — матрос 1-го класса.
19. Шибанов А. А. — матрос 1-го класса.
20. Бридарев С. Г. — матрос 1-го класса.
21. Леонардов М. М. — матрос 1-го класса.
22. Пирожков В. В. — матрос 1-го класса.
23. Пастухов В. И. — электрик.
24. Серков А. А. — машинист 1-го класса.
25. Капустин С. А. — машинист 1-го класса.
26. Приленко И. Ф. — машинист 1-го класса.
27. Малык А. Н. — машинист 1-го класса.
28. Гончарук Н. А. — кочегар 1-го класса.
29. Головченко Л. Г. — кочегар 1-го класса.
30. Блинов В. Л. — кочегар 1-го класса.
31. Проскуряков И. Ф. — кочегар 1-го класса.
32. Тарененко Н. А. — кочегар 1-го класса.
33. Гришаев Г. П. — кочегар 1-го класса.
34. Постников А. Д. — кочегар 1-го класса.
35. Бойко А. И. — кочегар 1-го класса.
36. Рыжиков Ф. Ф. — кочегар 1-го класса.
37. Фалькевич М. К. — дневальный.
38. Аксеток А. В. — повар.
39. Корчинский В. К. — кок.
40. Бордов С. А. — кухонный уборщик.
41. Бельшев Г. Л. — пекарь.
42. Авдеев Г. П. — старший буфетчик.
43. Сирож П. Ю. — буфетчик.
44. Бодырев В. П. — уборщик.
45. Чукин А. Г. — уборщик.
46. Алексеев Н. Н. — гидролог (научный сотрудник Геофизического института АН СССР).
47. Новоселов Н. Г. — метеонаблюдатель (научный сотрудник Геофизического института АН СССР).

Расписание движения шхуны «Чукотка» по западно-камчатскому и охотскому побережьям в 1929 г.

[ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 1, л. 28]

Пункты захода	Миль плавания	Дата прихода	Стоянка, сут.	Дата отхода	Погрузка, т	Выгрузка, т
<i>Первый рейс</i>						
Владивосток				15 мая	360	—
Хакодате	440	18 мая	2	20 мая	10	—
Петропавловск	1 070	27 мая	7	3 июня	10	—
Тигиль	666	8 июня	3	11 июня	—	80
Хайрюзово	90	12 июня	5	17 июня	—	60
Сопочная	50	18 июня	2	20 июня	—	8
Ича	30	21 июня	3	24 июня	—	50
Соболево	90	25 июня	4	29 июня	—	60
Немтик	60	30 июня	2	1 июля	—	15
Большерецк	55	2 июля	4	6 июля	—	82
Озерная	73	7 июля	2	9 июля	—	25
Петропавловск	218	11 июля	7			
Итого:	2 842		41		380	380
<i>Второй рейс</i>						
Петропавловск				18 июля	385	—
Тигиль	666	11 июля	3	25 июля	—	80
Воямполка	35	26 июля	2	28 июля	—	25
Палана	35	29 июля	4	2 августа	—	60
Лесная	40	3 августа	2	5 августа	—	25
Каменское	240	7 августа	7	14 августа	—	75
Гижига	240	16 августа	5	21 августа	—	80
Наяхан	55	22 августа	2	24 августа	—	40
Петропавловск	720	29 августа	7			
Итого:	2 031		32		385	385
<i>Третий рейс</i>						
Петропавловск				6 сентября	377	—
о. Медный	440	9 сентября	2	11 сентября	—	—
о. Беринга	100	12 сентября	2	14 сентября	3	—
о. Ольский	1 170	22 сентября	2	24 сентября	—	10
Ола	40	25 сентября	4	29 сентября	—	80
о. Ольский	40	25 сентября	4	1 октября	—	—
б. Нагаева	35	2 октября	2	4 октября	—	30
Охотск	285	6 октября	8	14 октября	—	240
о. Шантар	340	17 октября	3	20 октября	—	20
Владивосток	1 285	29 октября				
Итого:	3 735		27		380	380
Всего: 28	8 608		73		1 145	1 145

**Количество рыбо- и крабokonсервных заводов на Камчатке
в 1910—1926 гг. и объем произведенной ими продукции**

Год	Западная Камчатка		Восточная Камчатка		Всего	
	кол-во	продукция	кол-во	продукция	кол-во	продукция
1910	1 рус.	5 300 ящ.	1 рус. 1 яп.	4 000 ящ. 700 ящ.	3	10 000 ящ. (общая)
1911	1 рус. 2 яп.	7 637 ящ. 670 ящ.	1 рус. 1 яп.	18 000 ящ. —	4	25 637 ящ. (русская) , 3 532 ящ. (японская) ⁴
1912	1 рус. 2 яп.	— —	1 рус. 2 яп.	— —	6	49 537 ящ. (общая), 14 101 ящ. (японская) ⁴
1913	2 рус. 9 яп.	— 64 700 ящ. ¹ 45 394 ящ. (общая) ²	2 рус. 2 яп.	53 630 ящ. ² 61 000 ящ. ³ 15 191 ящ. ¹	15	— 71 210 ящ. (японская) ⁴
1914	3 рус. — яп.	— —	2 рус. — яп.	71 599 ящ. ³ —	5 рус. — яп.	— 53 566 ящ. (японская) ⁴
1915	3 рус. — яп.	171 303 пуда (общая)	2 рус. — яп.	103 806 ящ. ³	5 рус. — яп.	— 115 064 ящ. (японская) ⁴
1916	— —	155 264 пуда брутто (общая)	— —	— —	— —	247 329 ящ. (русская), 211 720 ящ. (японская) ⁴
1917	— —	— —	— —	— —	— —	293 232 ящ. (русская), 510 000 ящ. (общая)
1918	— —	— —	— —	— —	18 ⁴ —	382 481 ящ. (японская) ⁴
1919	2 рус. — яп.	70 157 ящ. 53 493 ящ.	1 рус. 2 яп.	306 900 ящ. —	18 ⁴ —	661 183 ящ. (японская) ⁴
1920	2 рус. — яп.	103 204 пуда —	1 рус. 4 яп.	103 024 пуда 360 002 пуда	24 ⁴ —	534 490 ящ. (японская) ⁴
1921	2 рус. 12 яп.	32 350 пудов —	1 рус. 4 яп.	— —	19 —	703 391 ящ. (японская) ⁴
1922	2 рус. 12 яп.	27 470 ящ. 29 485 ящ. ⁵	2 рус. 4 яп.	— —	20 —	— 718 140 ящ. (японская) ⁴

Продолжение приложения 6.1

Год	Западная Камчатка		Восточная Камчатка		Всего	
	кол-во	продукция	кол-во	продукция	кол-во	продукция
1923	2 рус. 10 яп.	62 044 ящ. 333 948 ящ. ⁵	3 яп. –	232 943 ящ. (336 117 пуд.)	15	62 044 ящ. (русская) 566 891 ящ. (японская) ⁵
1924	1 рус. 11 яп.	24 000 ящ. ⁵ 459 247 ящ.	4 яп. –	166 197 ящ.	16	24 000 ящ. (русская) ⁵ 535 556 ящ. (японская)
1925	2 рус. 12 яп.	7 141 ящ. 317 248 ящ.	3 яп. –	278 022 ящ.	17	7 141 ящ. (русская) 645 880 ящ. (японская) ⁵ 739 132 (японская) ⁴
1926	2 рус. 13 яп.	– –	3 яп. –	389 611 ящ.	18	– 1 224 725 ящ. (японская) ⁴

¹ По данным русского вице-консульства в Хакодате.

² Данные промыслового надзора за 1913 г.

³ Сведения 1923 г.

⁴ Данные А. Т. Мандрика.

⁵ Ориентировочные данные промыслового надзора.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	3
Использованные сокращения	5
Глава 1. Паровое судоходство на Камчатке в конце XIX— первой трети XX вв.	
1.1. Организация регулярной паровой связи полуострова с материком	6
1.2. Судоходство и рыбная промышленность	35
1.3. Самые тяжелые годы (1918—1924 гг.)	57
1.4. Восстановление регулярного судоходства и его развитие в 1920—1930-х гг.	117
Глава 2. Несколько проектов устройства камчатского каботажного	
2.1. Первые попытки заведения местного прибрежного «судомореходства»	142
2.2. Частные судовладельцы в камчатских водах	158
2.3. Попытки организации государственного каботажного судоходства	170
2.4. Каботажное плавание и государственная рыбная промышленность	185
2.5. Организация Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства	197
Глава 3. Морской транспортный флот Акционерного Камчатского общества в 1928—1936 гг.	
3.1. Период становления (1928—1933 гг.)	219
3.2. Расширение масштабов деятельности флота АКО (1934—1936 гг.)	261
3.3. Руководство морским флотом АКО	306
Глава 4. Ледовый поход парохода «Совет»	
4.1. Подготовка экспедиции на остров Врангеля в 1932 г.	325
4.2. Плавание к острову и его результаты	339
Глава 5. Начало рыбацкого флота Камчатки	
5.1. Первые транспортные суда АКО	357
5.2. Первый рейс краболова «Камчатка»	367
5.3. Первая советская китобойная флотилия	391
Глава 6. Развитие камчатского рыбоконсервного производства	
6.1. Первые рыбоконсервные фабрики	406
6.2. Начало рыбоконсервного производства на Камчатке	411
6.3. Японские промышленники в камчатских водах	430
6.4. Фирма «Демби и К°» в 1917—1923 гг.	436
6.5. Камчатская рыбоконсервная промышленность в первой половине 1920-х гг.	444
6.6. Усть-Камчатский рыбопромысловый район и государственные РКЗ	458
6.7. Усть-Камчатский завод торгового дома «Бр. Люри»	491
6.8. Расширение сети консервных заводов АКО	498
6.9. Рабочая сила и технический персонал РКЗ	512
Приложения	537