ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РЫБОЛОВСТВУ

КАМЧАТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов

Выпуск 3

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ
2001

ББК 63.3(2Камч)
В74

Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Сборник трудов. Вып. 11 (3). — Петропавловск-Камчатский: Изд-во КамчатГТУ, 2001. — 146 с.

ISBN 5–328–00012–9

В сборник включены статьи, рассматривающие историю морского и рыбопромышленного освоения Охотско-Камчатского края в XVIII, XIX и XX вв.

В работах охарактеризованы бытовые и производственные условия, в которых в разное время находились моряки и промысловые рабочие, трудившиеся в рыбной промышленности Камчатки.

Материалы сборника отражают влияние хозяйственной деятельности человека на состояние естественного воспроизводства тихоокеанских лососей.

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

Ряд материалов публикуется впервые.

Отв. ред. С. В. Гаврилов

© КамчатГТУ, 2001
ISBN 5–328–00012–9
© Авторы, 2001

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

В. Н. Аров. Патриарх камчатского мореходства 4

С. В. Гаврилов. Паровое судоходство и рыбопромышленность на Камчатке в первой четверти XX в. 31

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

Т. М. Кривоногов. Капитан Миронов 69

К. И. Воронов. Доклад правлению ОКАРО об операциях на западной Камчатке в 1924 году 76

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В. П. Пустовит. Несколько морских историй 104

ВЕТЕРАНЫ ВСПОМИНАЮТ МИНУВШИЕ ДНИ...

В. В. Бооль. История и люди 111

ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

С. В. Гаврилов. Рождение камчатских консервов 118

РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЫБНЫХ РЕСУРСОВ

Г. В. Ивашкевич. Влияние осушительных мелиораций на гидрологический режим нерестилищ Камчатки 137

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

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

Бооль Вадим Валентинович – краевед, действительный член Российского географического общества, ветеран флота рыбной промышленности.

Гаврилов Сергей Витальевич — доцент кафедры судовых энергетических установок КГТУ.

Ивашкевич Геннадий Васильевич — ведущий инженер Дальневосточного научно-исследовательского института гидротехники и мелиорации (ДальНИИГиМ), аспирант КГТУ.

Кривоногов Тимофей Михайлович — капитан дальнего плавания, ветеран флота рыбной промышленности.

Пустовит Валентин Петрович — историк, журналист, директор Центра документации новейшей истории Камчатской области (ЦДНИКО).

В. Н. АРОВ

ПАТРИАРХ КАМЧАТСКОГО МОРЕХОДСТВА

История Камчатки богата именами судов, прославивших российский флот и науку, являвшихся участниками великих географических открытий и исторических событий. Это — «Восток», проложивший морской путь из Охотска на Камчатку в 1716 г., участвовавший в плавании вдоль Курильской гряды в 1721 г. в составе первой в России научной экспедиции; «Св. Петр» и «Св. Павел», плававшие в 1741 г. к берегам северо-западной Америки; «Слава России», в 1790—1791 гг. исследовавшая Алеутскую гряду и Аляску; «Юнона» и «Авось», ходившие в 1806—1807 гг. в Калифорнию и разгромившие японские военные посты на Южных Курилах и Сахалине; корабли — участники русских кругосветных плаваний в 1803—1850-х гг. (их около сорока); «Аврора», сыгравшая решающую роль в отражении нападения англо-французского десанта на Петропавловск в 1854 г.; «Витязь», проводивший в 1860-е гг. океанографические исследования в северной части Тихого океана; «Таймыр» и «Вайгач», в 1911—1914 гг. прокладывавшие северный морской путь, и десятки других.

Но особое место в ряду этих знаменитых российских кораблей занимает бот «Святой архангел Гавриил» — первое морское судно, построенное в 1728 г. на Камчатке из местного леса. До «Св. Гавриила» лишь два российских судна плавали в Охотском море, но построены они были в Охотске: «Восток» в 1716 г. и «Фортуна» в 1727 г. В XVIII в. были построены несколько кочей, способных ходить по морю вблизи берегов, на которых плавали С. Дежнев, Ф. Попов, М. Стадухин и другие.

«Св. Гавриил» служил на Тихом океане 27 лет, до 1755 г. В документах того времени его называли по-разному: «Святой Гавриил», «Гавриил» и даже «Гаврила» или «Гаврил». С ними связаны многие открытия и славные исторические события. Такие, например, как плавание первого европейского судна за северный полярный круг в Чукотском море в 1728 г., открытие Аляски в 1732 г., участие в обследовании юго-западного побережья Охотского моря, Шантарских островов в 1730 г., участие в подавлении восстания ительменов и основании нового Нижне-камчатского острога, первое посещение русскими Японии в 1739 г., исследование Авачинской губы и основание в 1740 г. одного из старейших городов на русском Дальнем Востоке — Петропавловска-Камчатского.

На «Св. Гавриле» плавали такие известные русские мореплаватели, как В. Й. Беринг, А. И. Чириков, М. П. Шпанберг, П. А. Чаплин, К. Мошков, Я. Генс, И. Федоров, М. С. Гвоздев, В. Вальтон, И. Ф. Елагин и другие.

Документы Первой (1725—1730 гг.) и Второй (1733—1743 гг.) Камчатских экспедиций, а также походов А. Ф. Шестакова и Д. И. Павлуцкого (1727—1746 гг.) позволяют проследить основные этапы деятельности «Св. Гавриила» с момента его закладки до окончания Второй камчатской экспедиции. К сожалению, дальнейшую его судьбу по доступным нам документам проследить не удается.

1. «СВЯТОЙ ГАВРИИЛ» В ПЕРВОЙ КАМЧАТСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

23 декабря 1724 г. Петр I подписал указ Адмиралтейств-коллегии об организации Первой Камчатской экспедиции, а две недели спустя, 6 января 1725 г., незадолго до своей смерти, он написал инструкцию о ее задачах. В ней говорилось: «Надлежит на Камчатке… сделать один или два бота с палубами. 2. На оных ботах [плыть] возле земли, которая идет на норд… 3. И для того искать, где оная сошлася с Америкою, и чтоб доехать до какого города европейских владений; или ежели увидят какой корабль европейской, проведать от него, как оной куст называют, и взять на письмо, и самим побывать на берегу, и взять подлинную ведомость, и, поставя на карту, приезжать сюды» [1].

Идея экспедиции возникла у Петра I в последние месяцы жизни как часть грандиозных географических исследований. Петр I замыслил установить непосредственные морские отношения с Индией, для чего собирался послать экспедицию для исследования морского пути из Архангельска в Тихий океан. Но для этого необходимо было выяснить вопрос: существует ли пролив, разделяющий Азию и Америку.

Сохранился рассказ «механика и токарного искусства учителя» А. К. Нартова: «В начале генваря 1725 г., в самый тот месяц, когда судьбою Всевышнего определен был конец жития Петра Великого, и когда уже его величество чувствовал в теле своем болезненные припадки, все еще неутомимый дух его трудился о пользе и славе отечества, — ибо он сочинил и написал собственною рукою наказ Камчатской экспедиции, которая долженствовала проведывать и отыскивать мореходством того, не соединяется ли Азия к северо-востоку с Америкою… Я, будучи тогда беспристанно при государе, видел своими глазами, как его величество спешил сочинять наставления такого важного предприятия, будто бы предвидя скорую кончину свою, и как он был спокоен и доволен, когда окончил. Призванному к себе генерал-

адмиралу, вручив наставление, говорил следующее: «Худое здоровье заставило меня сидеть дома; я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно и что другие дела предпринять мешали, то есть о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию» [2].

Начальником экспедиции был назначен 43-летний капитан Витус Йонансен Беринг, а его помощниками — лейтенанты Мартын Петрович Шпанберг и Алексей Ильич Чириков. В ее составе насчитывалось 60 чел. нижних чинов. Штурманом был определен гардемарин Петр Чаплин, произведенный во время плавания в мичманы. В состав экспедиции вошли геодезист Григорий Путилов, ботового и шлюпочного дела мастер Федот Федотович Козлов.

К 1727 г. экспедиция добралась до Охотска, где был построен одномачтовый шитик «Фортуна» (на нем десять лет спустя на Камчатку прибыл С. П. Крашенинников. — *В. А.*). 22 августа 1727 г. экспедиция вышла из Охотска на «Фортуне» под командованием Беринга и на старой ладье «Восток», построенной в 1716 г., которой руководил Чириков. 4 сентября она прибыла в Большерецкий острог, где решено было зазимовать. В то время еще никто не плавал вокруг мыса Лопатка, тем более в осеннее время.

Беринг насчитал в Большерецке четырнадцать дворов русских поселенцев. Отсюда было решено осенью отправить имущество экспедиции в Нижнекамчатский острог по рекам Большой, Быстрой и Камчатке, а зимой — на собаках. К весне 1728 г. все грузы были переправлены в Нижнекамчатск.

11 мая 1728 г. Беринг сообщал в Адмиралтейств-коллегию: «…сентября 4 дня поутру прибыли в устье реки Большой и желали по намерению нашему исполнять, чтоб иттить кругом Носу (мыс Лопатка. — *В. А.*), но токмо препятствовало жестокие ветры противные с дождем. И рассуждали, что время по здешнему состоянию поздно и место неизвестное, понеже прежде сего никто такими судами не бывал. А сыскали способ для перевоски материалов и правианту по реке Быстрой. И 18 дня лейтенанта Шпанберха и при нем нагруженные материалов и правианту 30 лодок однодеревных, которые поздешнему называются баты, отправили вверх по означенной реке. И не дошед оной лейтенант до вершины реки Камчатки верст за шестьдесят, материалы и правиант выгрузив из батов, оставил, при котором содержался караул до весны, а лейтенанту Шпанберху приказал иттить в Нижне-Камчадальский острог для изготовления лесов к ботовому строению.

Генваря 13 дня 728 году сам с немногими людьми из Большерецка поехал на собаках до Верхнего Камчадальского острогу и некоторая часть со мною ж правианту. А при Большерецком оставил для отправ-

ления остального правианту зимним временем до Верхнего лейтенанта Чирикова…

Десятого дня (марта. — *В. А.*) прибыв в урочище Ушки, не доезжая до Нижнего острогу верст за шестьдесят, где команды моей мастеровые люди готовят лес к строению…

Апреля 4 дня заложен один бот… А к строению судна сыскали сидеть смолу у здешних лесов и надеемся оною смолою удовольствоваться, а также надеемся на Божею милость и достанем рыбных припасов, то изготовимся иттить в море нынешнем летним временем» [3].

О закладке бота сообщает и мичман Чаплин: «Апрель. Четверг 4. Прибыли к строению. И репортовал ботового дела ученик (Ф. Ф. Козлов. — *В. А.*), который при работе, что лес к закладыванию бота весь готов. В 9 часу пополуночи, собрав всех служителей и мастеровых людей, учиня молитву и заложили бот; а потом г-н капитан жаловал всех вином довольно» [4].

Судно строилось по чертежам лучших военных кораблей. Детали скреплялись железными гвоздями. В его создании принимали участие шестнадцать енисейских и иркутских плотников, четыре кузнеца и два конопатчика. 9 июня, то есть через два месяца после закладки, бот был спущен на воду без палубы и окрещен в честь святого архангела Гавриила, день которого праздновался. Второе судно (галиот) решили не строить, а по весне прислать из Большерецка («Фортуну». — *В. А.*). Шитик «Фортуна» с остатками снаряжения экспедиции под командой морехода К. Мошкова прибыл из Большерецка 6 июня. Это было первое плавание морского судна вокруг Камчатского Носа (мыса Лопатка). В связи с недостаточностью времени для подготовки «Фортуны» к дальнему плаванию, решено было второе судно не брать.

Достройка «Св. Гавриила» закончилась 6 июля. Судно имело длину по килю 18,3, ширину — 6,1 и осадку 2,3 м, трюм для грузов, кубрик для команды, офицерские каюты и камбуз.

Мичман Чаплин сообщает о готовности к плаванию: «Служителей на боту: г-н капитан 1, лейтенант 1, лекарь 1, штюрман 1, мичман 1, квартирмейстер 1, матросов 13, барабанщик 1, солдат 6, плотничий десятник 1, плотников 4, конопатчик 1, парусник 1, толмачей 2. Всего 35 человек. Слуг офицерских 6 человек. Провианту положено: муки 458 пуд 29 фунтов, сухарей 116 пуд 25 фунтов, круп 57 пуд, мяса 70 пуд, рыбы соленой 10 бочек 21 вязка, жиру рыбьего 2 бочки, соли 2 пуда, сала говяжьего 7 пуд 20 фунтов, пороху 7 пуд 27 фунтов, воды 35 бочек, квасу 2 бочки, гороху 2 пуда, дров сажен с 5 или 6» [5].

13 июля 1728 г. «Св. Гавриил» вышел из устья реки Камчатки в море и взял курс на север. Плавание длилось до 2 сентября. Моряки не имели никаких навигационных карт, ни у одного из них не было опыта

плавания в приполярных водах. Шли вдоль берега, определяли свое место с помощью магнитного компаса. 30 июля бот находился в Анадырском заливе, где открыл залив Св. Креста. 8 августа участники похода впервые увидели чукчей, разговаривали с ними и выяснили, что против их земли в море есть острова.

«В седьмом часу по полуночи, — записал А. И. Чириков, — увидели лотку, гребущую от земли к нам, на которой сидят людей восемь. И, пригребши близко к боту нашему, спрашивали, откуда мы пришли и чего ради. А о себе сказали, что они чукчи. А как мы стали их призывать к судну на недолгое время, пристать не смели. Потом высадили одного человека на пузыри, сделанные из нерпичьей кожи, и прислали к нам для разговора» [6].

На вопрос: «Где река Анадар?» — чукча ответил: «Реку Анадар прошли и далеко позади. Как де вы зашли сюда далеко? Прежде сего сюда никаких судов не бывало». «Знаете ли реку Колыму? — «Реку Колыму не знаем, только слышали мы от аленных чукчей, что ходят оне землею на реку и сказывают, что на той реке живут русския люди; а оная река — Колыма ли или другая, про то не знаем». «От земли вашей не протянулся ли какой Нос в море?» — «Нос никакой в море от земли нашей не протянулся, все наша ровная земля». «Нет ли в море каких островов или земли?! — «Есть острова недалеко от земли, и ежели б не туманно, то б можно видеть. А на том острову есть люди, а больше земли не знаем, только все наша чюкоцкая земля» [7]. 10 августа действительно открыли остров, получивший имя Св. Лаврентия.

По морскому уставу штурман «должен держать верный журнал, записывая курс, расстояние плаванное, дрейф корабля, разные случаи, прибавление и убавление ветров и парусов, склонение компаса, течение моря и грунты» [8].

В вахтенный, или шканечный, журнал полагалось записывать астрономические определения местоположения в океане не реже, чем раз в сутки, а при плавании в виду берегов — точные пеленги на приметные ориентиры. Для этого использовались примитивные приборы: компас, песочные часы, лаг в виде дубовой дощечки, утяжеленной свинцом, укрепленной на конце тонкого линя, размеченного узелками через равные промежутки. Скорость определяли по тому, сколько узлов разматывается на лаглине, брошенном за борт, за полминуты. Глубина измерялась лотом. Поправка на ветер делалась на глаз.

Все эти измерения на «Св. Гавриеле» делали штурманы Чаплин и Чириков. Они же вместе с геодезистом Путиловым составили карту плавания. Полвека спустя, в 1778 г. в этих местах, пользуясь картами, составленными штурманом «Св. Гавриила», плавал великий мореплаватель Джеймс Кук. Он пишет: «Я должен сказать, что он (Беринг. —

В. А.) очень хорошо обозначил этот берег, а широты и долготы его мысов определил с такой точностью, которую трудно было ожидать, учитывая те способы определений, которыми он пользовался» [9].

Когда азиатский берег круто повернул на запад, Беринг нарушил инструкцию, предписывавшую ему плыть вдоль берега, не теряя его из вида. 13 августа Беринг собрал совет для решения вопроса о том, как плыть дальше. Шпанберг предложил трое суток идти на север до 66° с.ш., а затем повернуть назад. Чириков же советовал плыть на запад вдоль берега до устья Колымы: «А ежели земля будет наклоняться еще *N*, то надлежит по 25 число сего настоящего месяца в здешних местах искать место, где можно было бы зимовать, а наипаче против Чюкоцкого Носу на земле, на которой по полученной скаске от чюкоч через Петра Татаринова имеется лес» [10].

Чириков подразумевал сведения об Аляске, сообщенные чукчами, приходившими в Анадырский острог в 1718 г. Они рассказали, что недалеко от Чукотского Носа расположен остров, а от «того острова за морем есть Земля большая, которую с помянутого острова видеть можно… на сию Землю перегребают чукчи в байдарах в тихую погоду с оного острова в один день», леса там «великие», а живут люди «зубатые» (то есть эскимосы. — *В. А.*). Подобные сведения еще в 1711 г. представил в анадырский острог якутский служилый человек П. И. Попов. Местные жители сообщали ему о том, что «и прежде русские люди у них, чукочь, кочами морем бывали» (видимо, речь идет о кочах Ф. А. Попова и С. И. Дежнева в 1648 г. — *В. А.*). От «носовых» чукчей Макачкиных от узнал, что против «Анадырского Носу с обеих сторон с колымского моря и с Анадырского есть де значитца остров», который называли «Большой Землей», на нем большие леса, разнообразные животные, «люди зубатые, а веры де, и иной всякой обыкности, и языку не их чюкоцкова, особый» [11].

Беринг принял предложение Шпанберга: «Исследовав я поданных мнений, положил свою резолюцию: ежели больше ныне будем мешкать в северных краях, опасно, чтоб в такия темные ночи и в туманы не прийтить, к такому берегу, от которого неможно будет для противных ветров отойтить, и росуждая о обстоятельстве судна… трудно нам искать в здешних краях таких мест, где зимовать, понеже иной земли, кроме Чюкоцкой, на которой народ немирный и лесу нет. А по моему мнению, лучше возвратиться назад и искать гавани на Камчатке к прозимованию» [12].

В рапорте в Адмиралтейств-коллегию 10 марта 1730 г. В. Беринг писал: «15 дня (августа 1728 г. — *В. А.*) дошли до северной ширины 67°19' и длины от устья реки Камчатки 30°14', а в правой стране по курсу нашему от острова земли не видал, и земля больше к северу не

простирается и накланяется к западу, и потом, россуждал, что данный мне указ исполнил, и возвратился назад» [13].

К этому времени экспедиция находилась в семидесяти милях от мыса Дежнева. На обратном пути она открыла остров Диомида. 2 сентября моряки вошли в устье реки Камчатки. Во время зимовки в Нижне-Камчатске они получили указ Адмиралтейств-коллегии от 2 декабря 1728 г. о необходимости описания и составления подробной карты Камчатки: «…велено вам Камчатский Нос как внутрь, так и берег с показанием городов и знатных мест и урочищ, описать вновь и, учиня ланткарту, прислать в Коллегию» [14].

После зимовки 5 июня 1729 г. бот вышел в море и пошел «к востоку для искания земли, понеже слышали от камчатских жителей, что есть земля против камчатского устья в близости» [15].

Не найдя земли (Командорских островов. — *В. А.*), о которой Беринг предполагал, что это Америка, бот повернул на юг и, зайдя 3 июля в Большерецк, прибыл в Охотск 23 июля 1729 г., где Беринг сдал «Св. Гавриила» командиру порта под расписку.

На этом закончилось участие «Св. Гавриила» в Первой Камчатской экспедиции. 1 марта 1730 г. Беринг, Шпанберг и Чириков вернулись в Петербург. Хотя экспедиция и не решила окончательно вопроса о существовании пролива между Азией и Америкой, не нашла Америки, ее географические открытия и богатый этнографический материал имели большое научное значение. На карту было положено северо-восточное побережье Азии от мыса Лопатка до мыса Кукурного в Беринговом проливе, произведена опись этого побережья и островов Св. Лаврентия и Диомида.

Это была первая в истории научная экспедиция в высокие широты. Ее основная научная деятельность длилась всего три месяца, а четыре года и девять месяцев заняли подготовительные мероприятия и завершение: переход из Петербурга на Камчатку, заготовка провианта и строительных материалов, строительство экспедиционного судна, возвращение обратно.

Историк А. А. Сопоцко подсчитал, что участники Первой Камчатской экспедиции на «Св. Гавриеле» совершили 155 территориальных и 18 океанографических открытий, нанесли на карту 66 географических объектов [16].

Все участники экспедиции были повышены в звании. В. Беринг был награжден одной тысячей рублей и вне очереди 14 августа 1730 г. произведен в капитан-командоры (чин, соответствующий званию контр-адмирала). М. П. Шпанберг получил звание капитана третьего ранга, А. И. Чириков — капитан-лейтенанта, а в 1732 г. — капитана третьего ранга, П. А. Чаплин — унтер-лейтенанта. По представлению

В. Беринга 7 сентября 1730 г. 25 других участников плавания на «Св. Гавриеле» были повышены в чинах.

2. К БЕРЕГАМ «БОЛЬШОЙ ЗЕМЛИ»

Дальнейшая судьба «Св. Гавриила» связана с экспедицией А. Ф. Шестакова — Д. И. Павлуцкого, созданной в 1727 г. для поиска и освоения новых земель и островов. В донесении Сената Екатерине I об организации экспедиции говорилось о необходимости окончательного утверждения российских владений на Камчатке и на островах: «…разведав об них подлинно, какие на таких островах народы и под чьими владениями, и торг с кем имеют ли и чем, о том о всем писать к сибирскому губернатору и в Сенат» [17].

В указе от 10 апреля 1727 г. экспедиции предписывалось «…отправить из Адмиралтейской коллегии геодезиста, которой бы в бытность их на море и на которых островах будут основательную ланткарту. Да для морского ходу из Адмиралтейства же отправить штурмана, подштурмана, да матрозов добрых десять человек, выбрав из сибиряков, и с ними компасов десять или пятнадцать с принадлежностьми, чтоб могли оные штурманы и матрозы в западном и восточном морях в потребных случаях на судах кои тем ныне есть или впредь зделают, со означенными служилыми людьми ходить…» [18].

В состав экспедиции входили четыре отряда: анадырский, камчатский, охотский и морской. В морской отряд (адмиралтейскую группу) были направлены геодезист Михаил Спиридонович Гвоздев, штурман Якоб Генс, подштурман Иван Федоров, ботовых дел подмастерье И. Г. Спешнев, мореходы А. Я. Буш, И. И. Бутин, К. Мошков, Н. М. Треска и десять матросов.

В 1730 г. «Св. Гавриил» был передан в распоряжение экспедиции, руководство которой, после гибели А. Ф. Шестакова, последовавшей 14 марта 1730 г. в сражении с чукчами неподалеку от реки Пенжины, принял майор Дмитрий Иванович Павлуцкий. «Св. Гавриил» играл головную роль в морских исследованиях. Летом 1730 г. под командой И. Шестакова (племянника А. Ф. Шестакова) «Св. Гавриил» плавал из Охотска в Большерецк, затем ходил для описания западного побережья охотского моря, заходил в устье рек Уды, Амура, на Шантарские острова, где проводились гидрографические измерения, сделаны чертежи.

Осенью 1730 г. Д. И. Павлуцкий приказал Я. Генсу и И. Федорову «с имеющимися служилыми с Камчатки на морском судне-боте, которое построено морского флоту капитаном г-ном Берингом («Св. Гавриил» — *В. А.*), …к анадырскому устью для проведывания

морских островов… взять с собою подмастерья Спешнева и геодезиста Гвоздева» [19].

После зимовки в устье реки Большой «Св. Гавриил» прибыл 9 июля 1731 г. в устье реки Камчатки. В связи с болезнью Генса и Федорова ботом во время перехода фактически командовал М. С. Гвоздев. Намечалось немедленно, пополнив запасы продовольствия и взяв на борт толмачей, отправиться к Анадырскому устью, как приказывал Д. И. Павлуцкий. Выход в море был назначен на 20 июля. Но в этот день началось восстание ительменов под предводительством еловского тойона Федора Харчина. Восставшие сожгли Нижнекамчатск и убили много русских.

Экипажу «Св. Гавриила» пришлось принимать участие в подавлении восстания и ликвидации его последствий. Зимовать пришлось в разрушенном остроге в тяжелейших условиях, о чем сообщал И. Федоров: «А ныне у меня в зимнее время рыбного корму и никакого не имеетца ни малого чего. Также ныне еще я живу на боту «Гавриле» вельми тяжко, болен правою ногою, сам собою еще и ныне владать и ходить не могу, а ныне приходит студеное зимнее время, и такой стужи и мразов в болезни своей без теплого покою и без фатеры терпеть не могу, от чего наипаче болезни моей вред и пущей чинитца, а служилые люди и протчия фатеры все и позаняли» [20].

11 февраля 1732 г. Д. И. Павлуцкий прислал Я. Генсу новое распоряжение о передаче командования экспедицией геодезисту М. С. Гвоздеву «понеже известно нам, что ты ныне весьма слеп и ногами болен и врученное тебе дело отправлять невозможно». Гвоздеву предписывалось идти «…на боте Гавриле к Анадырскому устью и против Анадырского Носу, которая называется Большая земля проведаны острова коликое число оные и на тех островах люди какие имеются-ль осмотреть и вновь приискивать и ясак брать с таких с которых ясаку в сборе не бывали» [21].

23 июля 1732 г. «Св. Гавриил» вышел из устья реки Камчатки. Больной Генс остался на берегу. На борту находились М. С. Гвоздев, И. Федоров, мореход К. Мошков, четыре матроса, тридцать два служилых человека и толмач Егор Буслаев. 5 августа моряки подошли к Чукотскому носу и до 15 августа плавали вдоль берегов, высаживаясь в нескольких местах, пытаясь вступать в контакты с местными жителями. Они искали острова.

Только 17 августа экспедиция увидела остров (ныне остров Ратманова), но подойти к нему не смогла из-за сильного ветра и вернулась к чукотскому берегу. Через два дня она сумела подойти к северной оконечности острова. М. С. Гвоздев с матросом Петровым и десятью служилыми людьми высадился на берег, где произошла стыч-

ка с местными жителями. Гвоздев осмотрел две деревянные юрты, видел еловый и сосновый лес и «с того де острова видели и Большую Землю» [22].

Так русские люди впервые увидели Аляску. Затем «…пошли подле оного же острова к южному концу… и тут имелось юрт блиско двадцати…, а остров в длину версты на полтретьи, в ширину на версту». Утром 20 августа «стали на якорь против второго острова (остров Крузернштерна. — *В. А.*), и между первым и вторым островом расстояние версты с полтары увидели остров не большей первого острова, меньше» [23].

Высаживались и на этот остров. Таким образом, моряки «Св. Гавриила» были первыми русскими людьми, которые посетили острова Ратманова и Крузернштерна.

Следующий день — 21 августа 1732 г. — можно считать историческим. Первые европейцы достигли северо-западного побережья Америки. Это случилось за девять лет до плавания Беринга. М. С. Гвоздев сообщает об этом так: «Августа де 21 дня пополудни в третьем часу стал быть ветр пособной, и пошли к Большой земли и пришли к оной земли и стали на якорь от земли в верстах четырех». От южного конца к западной стороне моряки видели юрты — жилья версты на полторы, «и ко оным де юртам за ветром блиско подойти было нельзя, и пошли подле земли по южную сторону, и стало де быть мелкое место, бросили лот, глубины семь и шесть сажен, и с того места возвратились назад и стали лаверить подле Большой Земли, чтоб к земле подойтить, и стал де быть ветр велик от земли противной… И от оной Большой земли таким великим ветром отнесло, а ветр де был норд-нордвест. А с четвертого де острова (остров Кинга. — *В. А.*) пригреб к боту чюкча в малом ялыче, по их называется кухта…» На вопросы о Большой земле чюкча отвечал, что «…на ней де живут их же чюкчи, и лес де имеетца, также и реки, а про зверей сказывал, что имеетца алень дикий, куницы, и лисицы, и бобры решные» [24].

Несколько иначе рассказывал об этом бывший в плавании на «Св. Гаврииле» служилый Илья Скурихин, допрошенный 8 апреля 1741 г. в канцелярии Охотского порта. Подойдя к Большой земле «…рассмотрели, что не остров, но земля великая, берег желтого песку, жилья юртами по берегу и народу ходящаго по той земли множество; лес на той земле великий лиственничной, ельник и топольник. И пошли де подле ту землю в левую сторону. Шли дней с пять, однако ж де конца той земли не дошли» [25].

Земля, к которой подходил «Св. Гавриил» — это мыс Принца Уэльсского на полуострове Сьюарда. Сильный северный ветер отно-

сил судно на юг. С провизией было плохо, пресная вода кончалась, команда устала, едва успевала откачивать воду. Служилые подали Гвоздеву и Федорову прошение, «которым объявя многие свои нужды просили, чтоб для тех их нужд и поздности времени из того вояжа возвратиться на Камчатку» [26]. 28 сентября 1732 г. «Св. Гавриил» вернулся на зимовку в Нижнекамчатск.

К сожалению, подробности этого исторического плавания остаются неизвестными, так как подлинные документы — вахтенный журнал и карты — не сохранились. 19 декабря 1732 г. Гвоздев отправил в Анадырский острог Д. И. Павлуцкому подробное донесение о походе и «надлежащие описи», но Павлуцкого в это время там не было, он находился в Якутске. К рапорту прилагалась копия вахтенного журнала (лагбуха). Подлинный лагбух был отправлен летом 1733 г. в канцелярию Охотского порта, но без карты. Гвоздев объяснял, что карта похода не была составлена из-за отсутствия согласия с подштурманом Федоровым, который считал, что его дело — сочинение морской карты, а геодезиста — ландкарты, то есть карты суши.

Сам Федоров скончался в Нижнекамчатске в феврале 1733 г., а М. С. Гвоздев оставался до лета 1735 г. на Камчатке, выполняя поручения «при строении вновь острогов». В 1735—1738 гг. он был под следствием по ложному доносу, а после освобождения выполнял различные обязанности во время Второй Камчатской экспедиции.

Неизвестно, почему ни Павлуцкий, ни канцелярия Охотского порта не информировали ни Адмиралтейств-коллегию, ни Тобольскую губернскую и Иркутскую провинциальные канцелярии о результатах плавания «Св. Гавриила» к большой Земле. Видимо, они не придали итогам экспедиции особого значения.

Лишь в 1738 г. информация об этом плавании дошла до Адмиралтейств-коллегии. Случилось это так. В 1735 г. участник плавания на «Св. Гавриеле» матрос Л. Петров обвинил руководителей экспедиции Я. Генса, М. С. Гвоздева и И. Г. Спешнева в государственных преступлениях, за что все они были арестованы и посажены в Тобольскую тюрьму. Донос оказался ложным, и сам Петров попал в кронштадскую тюрьму. Здесь он подал донесение командиру Кронштадского порта о плавании к берегам Америки в 1732 г. и о необыкновенном пушном богатстве открытой ими земли. Это сообщение заинтересовало Адмиралтейств-коллегию. 14 февраля 1738 г. она вынесла решение об освобождении из заключения М. С. Гвоздева и Я. Генса и о немедленной отправке Генса в Петербург с журналами, описями и картами. Но Генса уже не было в живых, — он умер в тюрьме 23 октября 1737 г.

22 апреля уже Сибирская губернская канцелярия направила указ о немедленной присылке в Адмиралтейств-коллегию всех материалов

плавания «Св. Гавриила» в 1732 г., так как в имуществе Я. Генса после его смерти никаких бумаг, относящихся к плаванию, не обнаружили. В декабре 1738 г. последовал новый указ Адмиралтейств-коллегии сибирским властям о розыске и присылке в Петербург описей, журналов и карт плавания. Их снова не нашли. Лишь в 1743 г. М. П. Шпанберг обнаружил журнал, который во время плавания неофициально вел И. Федоров. По приказанию Шпанберга М. С. Гвоздев в октябре 1743 г. составил карту плавания 1732 г. Оригинал карты был доставлен Шпанбергом в Иркутскую канцелярию и также утерян. Сохранилась лишь копия, посланная в Адмиралтейств-коллегию.

Позднее были составлены и другие карты, основанные на устном описании плавания.

Вопрос об открытии М. С. Гвоздева возникал в 1741 г. в связи с показаниями участника плавания И. Скурихина, данными им в апреле 1741 г. в канцелярии Охотского порта. Там же был допрошен в 1743 г. и сам Гвоздев. Командир Охотского порта А. Дивиер в 1741 г. предлагал направить на небольших судах экспедицию Беринга для исследования островов против Чукотского Носа. В 1743 г. предполагалось отправить туда Гвоздева, но в этом же году Вторая Камчатская экспедиция завершила свою деятельность.

В 1791 г. Г. А. Сарычев, обследуя острова Диомида (Ратманова и Крузернштерна), присвоил им название «Острова Гвоздева».

3. К БЕРЕГАМ ЯПОНИИ

Русские моряки были представителями пятой европейской страны, достигшей берегов Японии. Впервые европейцы узнали о Японии в конце XIII в. из дневника Марко Поло: «Народ острова Дзипангу очень богат. Очень богат золотом. Крыша императорского дворца покрыта золотыми листами. Потолки дома, а также окна отделаны золотом, внутри комнат стоят столы из чистого золота» [29].

В 1459 г. на итальянской карте появился остров Дзипангу, одиноко стоящий где-то в восточном море. В 1542 г. португальцы достигли острова Танегасима (в 148 км южнее острова Кюсю). В 1584 г. в Японию прибыли испанцы, которые стали распространять среди жителей островов христианство. В 1600 г. берегов Японии достигли голландцы, которые с 1609 г. начали торговлю с Японией. В 1613 г. сюда добрались англичане. В 1638 г. европейцев изгнали. Лишь голландцам удалось сохранить дружеские отношения и право торговли с Японией. В 1639 г. в Японии был издан закон, запрещающий контакты с иностранцами («закрытие Японии»), действовавший более 220 лет.

В России первые сведения о Японии появились в конце XVII в. В «Космографии» 1670 г. приводится информация о ее географическом положении, климате, природных ресурсах, нравах и обычаях японцев, их религии и занятиях.

Идея поиска морского пути из Камчатки в Японию родилась у Петра I в 1702 г. после беседы с японцем Денбеем Татэкава, привезенным В. Атласовым в Москву с Камчатки. В том же 1702 г. Сибирский приказ от царского имени повелел Якутской воеводской канцелярии послать на Камчатку «охочих людей» для проведывания пути в Японию через Курильские острова, чтобы «учинить с Японским государством… торги немалые».

В октябре 1705 г. при петербургской навигацкой школе началось обучение японскому языку. Учителем был назначен тот же японец Денбей, который был крещен и наречен Гавриилом.

В 1712 г. Сибирский приказ вновь поручил якутскому воеводе собрать сведения о Японии, узнать «какими путями в сию землю проезд, могут ли жители оной иметь дружбу и торговлю с русскими». Однако путь в Японию удалось проведать лишь в 1739 г. Сделал это морской отряд Второй Камчатской экспедиции под руководством М. П. Шпанберга. В состав отряда из четырех судов входил и «Св. Гавриил», отличившийся тем, что его моряки были первыми русскими людьми, ступившими на японскую землю 19 июня 1739 г.

Отряд М. П. Шпанберга был одним из восьми отрядов Второй Камчатской экспедиции. Пять отрядов были сформированы для обследования побережья Северного Ледовитого океана, Академический отряд — для всестороннего изучения Камчатки и два морских отряда — В. И. Беринга для открытия морского пути из Камчатки в Америку и М. П. Шпанберга.

Отряду Шпанберга указом Сената от 28 декабря 1732 г. предписывалось: «Ради обсервации и изыскания пути до Японии… построить на Камчатке ж реке один бот с палубою и две дупель-шлюпки от 24 веслах каждою с палубою и, построя и вооружа, следовать в показанном вояже капитану Шпанберху… Буде же оставшейся от прежней экспедиции бот найдется в таком состоянии, что на оном в вояж идти будет можно и безопасно (речь идет о «Св. Гаврииле». — *В. А.*), то вновь показанного бота не делать…» [27].

Бот, «оставшийся от прежней экспедиции», оказался в нормальном состоянии. После возвращения из плавания к Большой земле в 1732 г. он до сентября 1733 г. находился в Нижнекамчатске при «постройке нового острогу». В 1733—1735 гг. по распоряжению командира Охотского порта Г. Г. Скорнякова-Писарева «Св. Гавриил» совершал под командованием Я. Генса рейсы в роли «перевозочного судна» между

Камчаткой и Охотском, доставляя людей и различные грузы. Так, в октябре 1733 г. он привез на Камчатку Походную розыскную канцелярию во главе с майором В. Ф. Мерлиным и Д. И. Павлуцким, посланную для наказания виновных в восстании ительменов 1731 г.

4 августа 1735 г. «Св. Гавриил» отправился в свой последний рейс в качестве головного судна экспедиции Шестакова—Павлуцкого. На нем отбыли и участники плавания 1732 г. к Большой земле — М. С. Гвоздев, ботовых дел подмастерье И. Г. Спешнев, матрос Л. Петров, которые вместе с Я. Генсом были вызваны в Иркутск «по важному делу». Перед отправкой в Иркутск Я. Генс передал «Св. Гавриил» М. П. Шпанбергу для плавания в Японию в составе Второй Камчатской экспедиции.

Указ Сената М. П. Шпанбергу далее предписывал: «И в первых идти к тем островам, кои пошли от Камчатского полуденного Носу к Японии… а ежели далее к самой Японии острова ж или земли найдутся подвластные хана японского или иных азиатских владетелей, также осмотреть же и искать с народами, живущими на тех островах и землях, дружелюбного обхождения… И между тем проведывать о их состоянии и о прочем, о чем мочно… и, побыв тут, следовать до самых японских берегов и там по тому ж разведывать в владетельстве, о портах, могут ли обходиться в том дружески» [29].

Инструкция Адмиралтейств-коллегии от 28 февраля 1733 г. ставила перед отрядом Шпанберга те же задачи [30].

В 1737 г. была сформирована Охотская флотилия Второй Камчатской экспедиции. В нее вошли «Св. Гавриил» и шитик «Фортуна», отремонтированные в 1736 г., а также построенные под наблюдением М. П. Шпанберга бригантина «Архангел Михаил» и трехмачтовый дубель-шлюп «Надежда». Бригантина была спущена на воду 7 июля 1737 г., а дубель-шлюп — 19 июля. Из-за недостатка провианта экспедицию пришлось отложить до весны 1738 г.

16 июня 1738 г. Шпанберг докладывал в Адмиралтейств-коллегию: «А с начала сея весны три морских судна, которые приготовлены строением и починкою к показанному мне вояжу, а именно: бригантин «Архангел Михаил», дубель-шлюпку «Надежду» и бот «Гавриил» конопатил, скоблил, смолил и протчими мелочными поделками исправил и надлежащим такелажем оснастил» [31].

18 июня 1738 г. отряд вышел из Охотска и 6 июля прибыл в Большерецк. Здесь были полностью укомплектованы команды, пополнены запасы продовольствия и пресной воды. 15 июля из Большерецка в плавание к Японии вышли три судна. «Архангелом Михаилом» командовал М. П. Шпанберг, «Надеждой» — лейтенант Вилим (Вильям) Шельтинг. Через четыре дня от отряда отстал «Св. Гавриил», а 24 ию-

ля — «Надежда». Шпанберг один дошел до пролива Фриза, обогнул остров Уруп и 18 августа вернулся в Большерецк. Шпанберг дошел до 45° с.ш.: «А далее того градуса иттить мне одному… не посмел… из российского народу нет еще, кроме нас, никто не бывал».

В. Вальтону удалось дойти 11 августа 1738 г. до 43°19' с.ш.: увидели землю от *NNW* к *WtN*, «которая показалась семью островами, севернейшая часть весьма с высокими горами…» [32].

Это была северная оконечность острова Матемай (Хоккайдо). «Св. Гавриил» вернулся в Большерецк 6 августа, «Надежда» — 24 августа. В начале сентября по причине отсутствия «перевозочного судна» (шитик «Фортуна», на котором в октябре 1737 г. прибыл на Камчатку С. П. Крашенинников, в том плавании «у большерецкого устья изломало все без остатку». — *В. А.*) решено было послать «Св. Гавриил» в Охотск для перевозки команд Походной розыскной канцелярии В. Ф. Мерлина и ясашной пушнины. «Гавриил» должен был вернуться той же осенью назад, но сел на мель против Крутогоровского острога и вынужден был зимовать там под охраной караула из восьми человек.

Поскольку в экспедиции после гибели «Фортуны» не было легкого судна «для выезда на острова», решено было построить из леса, заготовленного по рекам Большой и Быстрой, шестнадцативесельный шлюп «Большерецк». Это было второе морское судно после «Св. Гавриила», построенное на Камчатке. «Большерецк» имел длину 17,5, ширину — 3,9, глубину трюма — 1,6 м. Он плавал до 1744 г., пока не был выброшен на берег в районе реки Большой. Для сравнения: «Архангел Михаил» имел размеры, соответственно, 21, 6,3 и 2,6 м, «Надежда» — 24,5, 6 и 1,8 м, «Св. Гавриил» — 18,3, 6,1 и 2,3 м. (Размерения пакетботов Беринга составляли: 24,4, 6,7 и 2,9 м). «Архангел Михаил» и «Надежда» разбились в 1753 г.

23 мая 1739 г. флотилия из четырех кораблей вновь отправилась в путь к Японии. Во время следования Шпанберг поменял командиров «Надежды» и «Гавриила». Ботом стал командовать В. Вальтон. Командиром «Большерецка» был назначен мичман Василий Эрт.

14 июня, на подходе к острову Хонсю, «Св. Гавриил» отстал и дальше продолжал плавание самостоятельно. К японскому берегу все четыре судна подошли в один день — 16 июня. Корабли Шпанберга курсировали вдоль японского побережья до 22 июня, дойдя до 37° с.ш. (района современного города Иваки). «Св. Гавриил» находился у берегов Японии до 24 июня и прошел до 34°30', то есть до района Токийского залива.

Шпанберг не решился высадить людей на берег, «опасаясь от них, японцев, нечаянного нападения или лестию не обманули б». 22 июня

моряки принимали множество японцев у себя на борту. Шла бойкая меновая торговля. Японцы предлагали русским рыбу, рис, фрукты, овощи, табак, принимали от них подарки и угощения.

В своих отчетах Шпанберг приводит любопытные наблюдения о японских судах, природе, поселениях, земледелии и рыболовстве, описывает внешний облик японцев, их одежду. На «Архангел Михаил» приезжали «знатные люди», которых Шпанберг одарил российскими монетами. В книге японского историка С. Накамуры «Японцы и русские» уточняется, что это происходило в бухте Тисирохами у деревни Исомура. Из города Сендай в Исомура был отправлен чиновник Тиба Канситиро, который в сопровождении трех местных чиновников прибыл на борт «Архангела Михаила». Японцев сопровождали трое айнов-переводчиков, но они не знали русского языка. Поэтому встреча закончилась безрезультатно. Японцы вежливо кланялись. Шпанберг угостил их водкой, подарил меха и монеты, показал на карте Россию и другие страны. Он разрешил японцам осмотреть судно и сделать записи об увиденном.

О своем визите на русские корабли Тиба Канситиро сообщил в княжество Сёндай. Это вызвало беспокойство властей и они приступили к мобилизации воинских подразделений, начали готовить оборону побережья от порта Исиномаки до полуострова Одзика. Японский рыбак Кисабээ, первым встретивший русских моряков, получил от них в подарок игральные карты, которые передал старосте Дзембээ. Серебряные монеты и игральные карты были доставлены в столицу. Правительство обратилось за консультацией в голландскую факторию в Нагасаки. Голландцы разъяснили, что бумажные карты — это не банкноты, как думали японцы, а игральные принадлежности, а монеты отчеканены в «государстве Московии» (Оросии, то есть России).

Шпанберг сообщает об устройстве японских судов: «А приезжали они, японцы, на лотках остроносых, а кормы тупые, а сверху доски спущены фута на четыре, островаты, длиною около четырех сажен, а носы у тех лоток обиты у многих медью зеленою. Да и большие у них лотки строены тако ж, как и малые, а рули у тех лоток имеютца, по два весла кривые, гребут стоя, наискось, положа весла на уключины, а руковятки привязывают веревкою; а шиты оные лотки медью, а дречи (якоря. — *В. А.*) у них четырехрогие, железные. И те лотки с палубами, и поделаны на них ящики для воды, а на палубе складены печи, в которых у них имеются котлы для варения каш, и начюют на море. И всех вышереченных лоток было вокруг кругом брегандина семьдесят девять, а людей на них было на каждой человек по десять, по двенадцать и более» [33].

Сообщает Шпанберг и о рыболовстве у японцев: «…прошли милю нашева судна две японские лотки, и, спустя парусы ловили рыбу и приезжали к нам, и, побывши у судна малое время, поехали ловить паки рыбу… и мы також в то время послали от своего судна шлюпку, на ней служителей трех да толмача одного для промыслу рыбы, которую оный толмач по курильскому обыкновению ножом и заколол, и буксировал к нам, и, прибуксировав, поднели ее на судно… и тогда она была еще жива, а какая званием оная рыба, того описать за неведением невозможно, только великая и плоская, глас круглой, блис головы два больших ластов, по верхнею и нижнею стороны с круглыми выемками. А весом оная рыба более девяти пудов, телом оная рыба белая, кожа на ней толстая, еще розовая и шиповатая. Також от 43 до 37° тем местом, где мы ходили, видели много играющих разных рыб, которых в нашем море не видать» [34].

Любопытные сведения приводит Шпанберг о внешнем облике японцев. «Оные японцы росту среднева и малова. Платья у них много схожа на татарское. Ходят босыя, штанов и портков ни на ком не имеетца. С полуголовы по лбу волосы стрижены и подклеяны клеям, назади завязывают кустиком, который торчит кверху. Шляпы у них великия, тровяные, плоския, некоторые носят те шляпы, привязав под бороду, а у которых шляп нет, те голову повязывают плотками. Вместо епончь имеют вощанки (ткань, пропитанная воском. — *В. А.*), зделаны из бумаги… А телом оные японцы некоторые из бела, а более смуглы, глаза малые, волосы черные, бороды бреют. А еще сверх тех японцев подгребала к нашим судам вблизости японская же лотка, на которой было шесть человек, и видно по платью и по персонам, что они знатных отцов дети. И в руках они у себя имели веэры от солнца, токмо из каковой материи, про то неведомо, а только видно, что колеру белову. И оные японцы, собою белые и молодые люди» [35].

Видимо, то же самое видели и моряки «Св. Гавриила», который прошел вдоль побережья острова Хонсю от 38°29' до 34°30'. Лейтенант Вальтон отмечет, что им попадалось множество японских судов и они встречали японцев на борту своего судна. Дважды, 19 и 22 июня русские высаживались на берег, на что не решился М. П. Шпанберг.

В. Вальтон сообщает, что 16 июня увидели землю в 38°29' с.ш. 17 июня подошли ближе к берегу, «увидели, что пошло от берегу в море тридцать девять судов японских без флагов, ис которых каждое было величиною против галеры нашей или больше, а парусы на них были на каждом судне по одному и те прямые, зделанные из матереи китайчетыя (китайка — бумажная светло-желтая ткань. — *В. А.*) синя, с белыми полосатыя, а на иных все белые, за которыми судами следовал я на боту вдоль берегу для сыскания их гавану, но токмо оные су-

да разделились по деревням, а в гавану они не стоят. И с 18-го дня легли на якорь близь их судна… Июня 19-го дня поутру пригребло к нам японское судно…, а людей было на нем восемнадцать человек, с которыми мы никаких разговоров не имели, за неимением толмача на их языке, только имели между собою расуждение руками, и знатно, что звали нас на берег, чего ради и послал я бот и на нем штюрмана Казимерова, да квартирмейстера Черкашенина, да шесть человек солдат для привозу воды на наш бот, которому дано было от меня несколько подарочных вещей, чтоб с ними дружески можно было обойтитца. И того ж дня штюрман Казимеров з берегу возвратился благополучно и привез 1 1/2 бочки воды» [36].

Казимеров рассказал, что когда они стали приближаться к берегу, то им навстречу направились около полутораста небольших гребных судов, «на которых де людей было человек по пятьдесят и больше (? — *В. А.*) в долгом китайском платье… А гребцы де были на тех судах все наги, токмо стыд их завязан, и так де гребли близко от ялбота, что с нуждою нашим гребцам гресть было можно» [37].

Японцы показывали русским золотые монеты, выражая желание торговать. Казимеров же сделал вывод, что в Японии много золота: «…показали они с судов нам золота, ис чево де признавается, что имеют они у себя довольное число золота… А как де он стал приставать ялботом на берег…, на берегу было народу мужска полу многое число и жители… были мне весьма рады и кланялись по их обыкновению, и увидя ж на ялботе порожние две бочки, и взяли оные жители и понесли к одному двору, и налили полторы бочки водою, и отнести возвратно на ялбот» [38].

По свидетельству С. Накамуры все это происходило в деревне Амацумура (уезд Нагасаки, провинция Ава, префектура Тиба), расположенной на 35°10' с.ш. Каземеров далее рассказывает: «…пришед в тот же дом, где воду наливали, и хозяин того дому встречал ево у дверей изрядно со всякой учтивостью и ввел в свои покои и, посадя, потчивал ево и бывших с ним служителей виноградным вином из фарфоровой посуды. И поставил им закусок на фарфоровой же посуде — шепталу (сушеные абрикосы или персики — *В. А.*), моченою бутто в патоке и редис резаной. Потом поставил перед ним табак и трубки китайские, и он де, Казимеров, посидя в том доме и благодаря хозяина, пошел в другой дом, и хозяин дому того привел его таким же образом, и посадил его подле себя, и поставил им закусок, и подчивал виноградным вином, и принесли пшена сорочинскова (риса .— *В. А.*) варенова… И посидя де во означенному дому, пошел вон и ходил по слободе, в которой, например, дворов около 1500, а строения де в оной слободе деревянные и каменные палаты, и устроено вдоль берегу

близь моря… версты на три. И жители той слободы имеют в домах чистоту и цветники в фарфоровых чашках, также и лавки в домах с товарами, в которых де видел он посреди бумажныя и шелковыя, а парчи де он видел… Скота де имеют у себя лошадей, и коров, и куриц, а хлеба де, по-видимому, кроме пшена и гороху, у них нет; из овощей де имеют они виноград, помаранцы (апельсины. — *В. А.*), шептулу и редис» [39].

«Увидев на берегу двух человек при саблях, ис которых один имел две, то де он на берегу не стал медлить ни часу и, пришед на ялбот, отвалил прочь от берегу, и погребли к боту. Тогда де и оных судов отвалило от берегу множество за ними. И с тех де судов подошло одно судно и взяли с ялбота буксир, которые буксировали наш ялбот до нашего боту, а протчие де суда все за ними следовали для смотрения… И с ним, Казимеровым, поехал японской знатный человек на таком де малом судне…, которого мы признавали за воеводу, потому что провожали ево от берегу больше ста судов, а на каждом судне было много людей человек по пятнадцать, которого я принял со всякой приятностью и потчевал ево и бывших при нем людей воткою и камчатским вином, кои безотговорно пили. Также и помянутой японской знатный человек привез с собою к нам на бот ренскова (рейнского. — *В. А.*) белова около четверти ведра, которым и нас он потчивал равномерно, токмо разговоров и с ним не было. И хотя оные люди казались нам благоприятными, однако ж я долго там стоять не смел, ибо окола нашева бота великое множество судов их обстало и сверх того еще от берегу отвалило и без числа. Того ради я стал сыматься с якоря, а помянутой знатный человек между тем, простясь с нами дружески, и пошел на свое судно и погреб к берегу…

А июня 20-го пришли мы к острову и легли на якорь для сыскания воды, токмо видели, что ялботом у берегу пристать негде, понеже валы великия ходили. Того ж июня 21 дня подняли якорь и пошли между островами до японского берегу, где встретили нас два малыя судна. И как оные суда близь к нашему боту пригребли, то я чрез рассуждение с теми людьми руками, понеже говорить с ними некому за незнанием их языку, указал им, что надобна нам на судно дрова и воды, и как то оные увидели, тотчас как дружелюбные люди, не отговариваясь нимало, погребли на берег и привезли воды и дров. И за их работу подал я им бисеру один фунт да бумажку игол, и кои звали нас в гавань, и понеже в том месте такая была глубина, что на якоре стоять невозможно было, также и ветер мал, того ради оные два судна взяли наш бот на буксир и буксировали.

Между тем, не допустя до гавану (Симода. — *В. А.*), встретилось судно, на котором было людей пятнадцать человек при саблях, и при-

казали означенным двум судам, чтоб буксировать наш бот перестали, и я, опасаясь, ибо чтоб нам не показать к ним противности, то поворотились от берегу и пошли в море от северной ширины 34° и 30' имели курс меж *OtZ* и *ZO*.

Того ж июня 22-го дня пришли мы к острову и стали на якорь на глубине 12 саж., и послали ялбот для сыскания воды, но токмо воды там достать невозможно было, потому что вода от берегу в дальнем расстоянии. Точию подлекарь Дягилев съехал с боту, привез оттуда разных трав и притом объявил, что де видел он на означенном острову жителей японских в белом холстинном платье и скота, а именно — лошадей, шерстью бурых и каурых и коров черных. Да он же, Дягилев, привез ветвь древа ореховаго…, да ветвь сосновую, да две жемчуженные раковины… Июня 23 дня выходили на берег жители означенного острова и кричали к нам, и знатно, что звали нас на берег, но за великим волнением ялбота послать туда было неможно и к тому же берег был каменист и на якоре стоять было неспособно. Июня 24-го дня подняв якорь, и следовали назад в море, но держались более восточной стороны для того, чтоб осмотреть — нет ли в той стороне еще какой земли, имели курс меж *N* и *O*, но токмо земли никакой не видали, покамест уже пришли близь Аваченской губы и стали быть в ширине 52°28', а оттуда следовали меж Лапаткою и первым Курильским островом до Большой реки. Июля 23 дня вошли в устье Большой…» [40].

26 июля туда же прибыл бот «Большерецк», отставший 3 июля от Шпанберга у острова Кунашир. Запасы провианта на судах кончались и, прождав в устье реки Большой до 7 августа, решено было идти в Охотск, полагая, что Шпанберг уже там. К тому же отправки в Охотск требовали В. Ф. Мерлин и Д. И. Павлуцкий, застрявшие в Большерецке с прошлого года.

Через неделю после ухода «Св. Гавриила» и «Большерецка», в устье реки Большой прибыл «Архангел Михаил» и тоже вскоре отправился в Охотск. «Надежда» пришла в Большерецк только 31 августа и вынуждена была здесь зимовать. Плавание «Надежды» сопровождалось жертвами: одиннадцать человек умерли, а «остальные едва ходили». «Св. Гавриил» и «Большерецк» потеряли по одному человеку.

Так закончилось это историческое плавание, открывшее морской путь с Камчатки в Японию и на Южные Курильские острова. Рапорт Шпанберга и материалы плавания, но почему-то без журнала и карты Вальтона, были получены в Адмиралтейств-коллегии. 19 ноября 1739 г. Шпанбергу было приказано ехать в Петербург «со всяким поспешанием денно и ночно… не заезжая никуды явиться в кабинет

е.и.в. не отменно». Но этот указ Шпанберг получил лишь 10 апреля 1740 г. в самую распутицу. Шпанберг смог выехать из Якутска лишь 13 июня, но вскоре был получен новый указ, в котором предлагалось ехать в Петербург Берингу, а Шпанбергу принять командование над Камчатской экспедицией.

В инструкции, составленной для Шпанберга, предписывалось, что весной 1740 г. Чириков и И. Ендогуров на двух судах должны направиться к Америке, а Шпанберг, Вальтон и Чихачев — в Японию. Но подготовка новой экспедиции к берегам Японии затянулась до сентября 1741 г., поэтому удалось лишь описать устье Уды и Шантарские острова. Лишь 23 мая 1742 г. отряд из четырех судов (вместо «Св. Гавриила» шел «Св. Иоанн») вышел из Большерецкого устья.

В пути корабли потерялись и к берегам Японии (41° 15' с. ш.) подошел лишь один «Св. Иоанн» под командованием Шпанберга. Не имея малых судов для обследования японского побережья, обнаружив течь, Шпанберг, достигнув 30 июня широты 39°35', решил возвратиться на Камчатку, так и не увидев Японии. «Надежда» под командой Шельтинга побывала в этом плавании у берегов Сахалина до пролива Лаперуза (45° 34' с. ш.).

О плавании русских мореплавателей в 1739 г. к берегам Японии и открытии ими южных Курильских островов в Европе стало известно в начале 1740 г.: 13 января 1740 г. амстердамский журнал опубликовал письмо нидерландского резидента в Петербурге Шварца, сообщавшего, что Шпанбергу удалось достигнуть восточного побережья Японии.

В России же появилась версия, что Шпанберг и Вальтон дошли только до берегов Кореи. Была создана специальная комиссия, которая в рапорте от 20 мая 1746 г. «без всякого сумнения» признала, что «капитан Вальтон по всем обстоятельствам был подлинно у восточных берегов острова Япона, а не у земли Кореи». Г. Ф. Миллер, который также сначала сомневался, впоследствии пришел к следующему выводу: «Стали умножаться доказательства, что наши мореплаватели… не ошиблись; и ныне о том никто уже не сумневается, ибо славные французские географы д'Анвиль, Буаш и Беллин на картах своих полагают между Камчаткою и Япониею столько же или еще более разности в долготе, нежели Шпанберг и Вальтон» [41].

4. ИССЛЕДОВАНИЕ АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ И ОСНОВАНИЕ ПЕТРОПАВЛОВСКА

Летом 1740 г. «Св. Гавриил» еще раз напомнил о себе. Он стал первым в истории морским судном, вошедшим в Авачинскую губу. Его экипаж под командованием штурмана мичманского ранга Ивана

Фомича Елагина составил карту Авачинской губы, определил место для строительства и заложил первые строения одного из старейших городов российского Дальнего Востока.

Первые русские люди посетили район Авачинской губы в 1703 г. Это был отряд сборщиков ясака под началом Родиона Преснецова. В 1707 г. губу посещали Иван Таратин и Афанасий Поповцов, в 1711 и 1715 гг. — И. П. Козыревский, в 1712 г. — Д. Я. Анциферов. Известно и о первом морском походе из Авачинской губы. В 1715 г. И. П. Козыревский отправил отсюда на байдарах для сбора ясака на Курильских островах отряд Федора Балдакова. В 1726 г. Козыревский встречался в Якутске с Берингом и передал ему собственный «Чертеж Камчадальского Носу и морским островам», на котором впервые были изображены очертания Авачинской губы. Видимо, от Козыревского Беринг мог узнать о губе и более подробные сведения.

Находясь в 1727 г. в Большерецке, Беринг собирал сведения о камчатском побережье. Он обратился с запросом к заказчику Большерецкого острога А. Еремееву: «...кругом Носу (мыс Лопатка .— *В. А.*) байдарами или сухим путем по берегу до устья реки Камчатки имеютца ли такие люди, которые бывали и сколько времени хаживали, и какие там имеютца места, и судам морским можно ли обойти кругом Носу до устья реки Камчатки». Ереемеев отвечал: «Из Большерецкого устья до Лопатки пешему ходу пять дней землею и земля мяхкая, а байдарами грести столько ж, от Лопатки до Авачи реки байдарами грести десять дней, а пешего ходу нет, для того, что залегли губы и шерлопы (скалы — *В. А.*), и утесы великие, а со Авачи до Кроноцкого Носу пешего ходу десять дней, а от того Носу до камчасткого устья ходу пять дней..., а до Лопатки бывал служилой человек Андрей Тарамыгин, а по другому морю бывали байдарами до Авачи служилые люди Андрей Воронин, Петр Горнастаев, а с Авачи до Кроноцкого Носу бывал служилый человек Федот Слободчиков, а от Кроноцкого Носу до камчатского устья бывал служилой человек Григорей Кударинский» [42].

В июне 1728 г. из Большерецка в устье реки Камчатки впервые прошел вокруг мыса Лопатка шитик «Фортуна» под командой морехода К. Мошкова, доставивший Берингу остававшиеся в Большерецке грузы Первой Камчатской экспедиции. Это было первое морское судно, прошедшее вблизи входа в Авачинскую губу. А в июне 1729 г. Беринг дважды — 27 и 29 июня — прошел на малом расстоянии от устья Авачинской губы. 27 июня в полдень морякам «Св. Гавриила» открылась высокая Авачинская гора. 29 июня штурман «Гавриила» дважды пеленговал Авачинскую сопку. Беринг и его спутники видели побережье Камчатки от мыса Маячный до мыса Налычева (то есть

Халактырский пляж — *В. А.*), находясь от берега в пятнадцати милях. Хорошо был виден и мыс Поворотный — юго-западный входной мыс Авачинского залива [43].

На итоговой карте плавания в 1729 г. достаточно точно определено местоположение Авачинской губы, обозначены входные мысы Авачинского залива — Шипунский и Поворотный, река Авача и Авачинска сопка. Однако Беринг не мог видеть внутренней акватории Авачинской губы. Но в июле этого же года, во время стоянки в устье реки Большой, Беринг посылает в эти места первостроителя «Св. Гавриила» ботового подмастерья Ф. Козлова, который побывал на каком-то «малом острову близь Авачина».

Но лишь Вторая Камчатская экспедиция приступила вплотную к исследованию Авачинской губы. В 1737 г. М. П. Шпанберг направил из Охотска на Камчатку на шитике «Фортуна» подпоручика геодезиста И. Свистунова и подштурмана Е. Родичева для отыскания рек Большой и Камчатки, а также Авачинской губы, и для постройки там маяков. Беринг сообщает об этом: «А подпорутчик, управляющий геодезическую должность, Иван Свистунов (который для вымеривания оной губы был с подштурманом Родичевым еще прошлого 737-го году)… репортом объявил, что оную де губу описывал и вымеривал он, Свистунов, собою один… при котором репорте и описание той губы приложено» [44].

Но Беринга не удовлетворило описание Свистунова, «ибо оной Свистунов имел описание з берегу». Причина этого была в том, что осенью 1737 г. «Фортуну», на которой Свистунов и Родичев должны были проводить исследования Авачинской губы, шторм выбросил на берег устья реки Большой и разбил. При этом многие инструменты оказались утеряны. Поэтому Свистунов ограничился геодезическими наблюдениями. Была составлена карта губы и выбрано место для строительства пристани при устье реки Авачи. В 1738 г. там началось строительство маяка, казарм и жилья для офицеров. Но из-за отсутствия достаточного количества леса соорудили только маяк и амбар.

Зимовавший в 1738—1739 гг. в Большерецке М. П. Шпанберг собирался сам ехать сюда для ускорения строительных работ, но из-за занятости подготовкой к плаванию в Японию, решил послать своего сына Андрея: «…ехать тебе на ту реку Авачю для снятия плана и тамошнего ситуацион и для осмотру Оваченской морской губы и надлежащего описания удобных и безопасных мест, где можно быть гавану, и протчих знатных мест… А для вспоможения надлежащего тебе дела определены от нас салдаты Василий Спирин да Петр Копотилов, а для толмачества иноземный речей — толмач Алексей Мутовин» [45].

Однако через месяц, 16 апреля 1739 г. Шпанберг составил новую инструкцию уже одному солдату Копотилову, ограничив его задачи лишь заготовкой леса и постройкой жилья на Аваче. О том, был ли А. М. Шпанберг на Аваче, а также о деятельности Копотилова в документах экспедиции не сообщается.

В дальнейшем исследовании Авачинской губы и подготовке базы для зимовки экспедиции В. Беринга принимал участие «Св. Гавриил». По возвращении из плавания в Японию бот 22 августа 1739 г. прибыл в Охотск. Командир Охотского порта Г. Г. Скорняков-Писарев потребовал его в свое распоряжение для перевозки на камчатку ясачных сборщиков и «купецких людей». Однако В. Беринг, совещаясь с А. И. Чириковым и лейтенантом С. Вакселем (Шпанберг отбыл с отчетом о плавании в Японию в Якутск), решил: «бота «Гаврила» к охоцкому правлению не отдавать, а отправить оной бот от экспедиции и командиром определить штюрмана Елагина, которой и отправлен того же сентября 29-го дня, а при нем штюрман Василей Хметевской, гердемарин… Яган Синт (Иоганн Синдт. — *В. А.*), матрос и прочих чинов — девять, всего двенадцать человек» [46].

В рапорте в Адмиралтейств-коллегию 10 сентября 1793 г. Беринг так определил цель экспедиции: «…понеже, как известно, что на Камчатке, кроме Авачинской губы, к отстою морским судам безопасных мест нет, да и о той подлинного известия не имеетца, а в какой она глубине состоит и можно ль построенными для нашего вояжу пакетботами в тое губу с моря судами вхаживали… К тому ж при оной губе надлежить быть для жилья служителем строение, також и для клажи, правианта магазейнам, да и от Большой реки до означенной губы морской берег и поныне еще не описан» [47].

«А вышереченному штюрману Елагину… чтоб прибыти к большой реке порученный в ево команду бот «Гаврил» поставил в удобное место, …иттить ему зимним временем от Большой реки по берегу до Авачинской губы и тот берег описать, и ежели явятца против берегу острова, те положить на карту… А ему, Елагину, по описанию того берега, от Аваченской губы возвратитца паки к Большой реке… и иттить на боту к Аваченской губе и ту губу вымереть и описать со обстоятельством, можно ли в тое губу пакетботами войтить и в зимнее время без опасности зимовать» [48].

И. Ф. Елагин, прибыв осенью 1739 г. в Большерецк, начал выполнять инструкцию Беринга. Штурман В. Хметевецкий был отправлен им «для вымеривания устья реки Камчатки, а он, Елагин, от большерецкого устья по морскому берегу до Лопатки… берег описывал. И от того Камчатского угла (Лопатки. — *В. А.*) до Авачинской губы подле моря по восточному берегу сухим путем описи сочинить никак невоз-

можно, понеже де подлегли тамо великия горы и каменные утесы, которые ни пешему человеку и по здешнему обычаю на собаках пройти невозможно.

Вторым репортом от него ж, Елагина, сентября 20-го числа объявлено: отправился де он, Елагин от Большой реки на боту маия 16 дня того же 740-го году к Овачинской губе и прибыв в тое губу июня 10-го числа благополучно. При которой губе построено камчатскими служилыми и ясашными иноземцами жилых покоев в одной связке пять, да казарм три, да три ж анбара в два апартамента. Також и в означенной губе глубину воды вымерел. И при том рапорте приложил карту, в которой положен берег камчацкой земли от устья Большой реки, лежащей к зюйду до Курильской Лопатки или до южного Камчатского угла мерою с Курильскими ж первым, вторым и третьим островами и со имеющимися меж ними проливами, которыя де в означенном ево пути мимоходно случилось видеть, и положен на карту с пеленгов. И от Курильской Лопатки по восточному берегу Камчацкой земли до Авачинской губы и со внутренном в ней гаваном, которой гавани и при ней строению и какой при Авачинской губе имеетца лес, приложил карту ж… А вышереченная гавонь к отстою в зимнее время морских судов весьма способна, и для того и прибыли в оную гавонь в двух пакетботах со всею командою того ж 740-го году октября 6 дня благополучно, где и зимовали. И оная гавань названа нами Святых Апостол Петра и Павла» [49].

К этим словам В. Й. Беринга из его рапорта Сенату от 22 апреля 1741 г., то есть за полтора месяца до отплытия к берегам Америки, трудно что-либо добавить. Из рапорта видно, что И. Ф. Елагин в точности выполнил инструкцию, данную ему Берингом.

Следует отметить, что «Св. Гавриил» стал первым морским судном, вошедшим в Авачинскую губу. Случилось это 10 июня 1740 г. Переход же «Св. Гавриила» из Большерецка вокруг мыса Лопатка и Авачинскую губу был шестым в истории мореплавания в камчатских водах. Первый из них совершил шитик «Фортуна» в 1728 г., остальные пять — «Св. Гавриил» (в 1729, 1731, 1733 и 1739 гг.).

О дальнейшей судьбе «Св. Гавриила» документы Второй Камчатской экспедиции, к сожалению, не упоминают. Вероятно, до конца своей долгой жизни (разобран в 1755 г.) он служил перевозочным судном при охотской канцелярии, доставляя грузы и людей из Охотска на Камчатку и обратно.

У «Св. Гавриила» были достойные преемники. В 1758 г. богатый иркутский купец Иван Бечевин разработал план исследований морского пути из Камчатки в полярную часть Сибири и поисков новых ост-

ровов в Восточном океане. На собственные средства он построил в Охотске самое большое в то время промысловое судно — «Святой архистратиг Гавриил» — длина которого равнялась 62 футам (около 20 м) и на нем могли разместиться 60 промысловиков. Обычно промысловые суда того времени вмещали 35—40 чел.

В 1759 г. против Бечевина было начато следствие, а «Гавриил» оказался в распоряжении камчатской администрации и был послан в 1760 г. на Алеутские острова. Командовал судном квартирмейстер Гавриил Пушкарев, ходивший в 1741—1742 гг. с Берингом на «Св. Петре» к берегам Америки, переживший зимовку на о. Беринга.

Зиму 1760—1761 гг. «Гавриил» провел на о. Атха, а весной «отправились мы с оного Атха острова на второй, по названию Аляска, мая 26-го», — писал в рапорте Пушкарев. Таким образом, «Гавриил» был первым русским судном, достигшим после Беринга и Чирикова берегов американского континента. На обратном пути «Гавриил» потерпел крушение у камчатского берега в бухте у основания Шипунского полуострова, получившей название Бечевинской по фамилии его бывшего владельца [50].

В 1766 г. для экспедиции П. К. Креницына — М. Д. Левашова в Охотске были построены четыре судна, в том числе бот «Гавриил». 10 октября эскадра вышла их Охотска. Лишь один «Гавриил» благополучно достиг устья реки Большой, остальные суда потерпели крушение, а одно погибло. Но на следующий год при переходе из Большерецка в Нижне-Камчатск бот дал течь и его признали непригодным для дальнейшего плавания на Алеутские острова и Аляску [51].

ЛИТЕРАТУРА

1. Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана в первой половине XVIII в. — М., 1984. — С. 35—36.
2. *Пасецкий В. М.* Витус Беринг. — М., 1982. — С. 14.
3. Русские экспедиции…, с. 65—66.
4. *Голубев Г. Н.* Колумбы русские. — М., 1989. — С. 66.
5. Там же, с. 66—67.
6. Там же, с. 75.
7. Русские экспедиции…, с. 84.
8. *Голубев Г. Н.* Колумбы русские. — М., 1989. — С. 71.
9. *Дж. Кук.* Плавание в Тихом океане в 1776—1780 гг. — М., 1971.
10. Русские экспедиции… с. 85.
11. *Берг Л. С.* Открытие Камчатки и экспедиции Беринга (1725—1742). — М.—Л., 1946. — С. 50—54.
12. Русские экспедиции… с. 86.
13. Там же, с. 88.

14. Там же, с. 87.
15. Там же, с. 88.
16. *Сопоцко А. А.* История плавания В. Беринга на боте «Св. Гавриил» в Северный Ледовитый океан. — М., 1983. — С. 55.
17. Русские экспедиции… с. 55.
18. Там же, с. 60.
19. Там же, с. 91.
20. Там же, с. 100—101.
21. *Ефимов А. В.* Из истории русских экспедиций на Тихом океане. — М., 1948. — С. 245.
21. Русские экспедиции… с. 109.
22. Там же, с. 109.
23. Там же, с. 109.
24. Там же, с. 109.
25. Там же, с. 107.
26. *Ефимов А. В.* Из истории… с. 248.
27. Русские экспедиции… с. 128.
28. *Накамура С.* Японцы и русские. Из истории контактов. — М., 1983. — С. 23.
29. Русские экспедиции… с. 128.
30. Там же, с. 144—148.
31. Там же, с. 162.
32. Там же, с. 295.
33. Там же, с. 190.
34. Там же, с. 191.
35. Там же, с. 191.
36. Там же, с. 180—181.
37. Там же, с. 181.
38. Там же, с. 181.
39. Там же, с. 181.
40. Там же, с. 181—182.
41. *Дивин В. А.* Русские мореплавания на Тихом океане в XVIII в. — М., 1971. — С. 140.
42. Русские экспедиции… с. 63.
43. *Сопоцко А. А.* История плавания В. Беринга… с. 166—168.
44. Русские экспедиции… с. 185.
45. Там же, с. 168.
46. Там же, с. 185.
47. Там же, с. 185.
48. Там же, с. 186.
49. Там же, с. 212—214.
50. *Мартыненко В. П.* Камчатский берег. Историческая лоция. — Петропавловск-Камчатский, 1991. — С. 59—61.
51. *Макарова Р. В.* Русские на Тихом океане во второй половине XVIII в. — М., 1968. — С. 144.
52. *Алексеев А. И.* Сыны отважные России. — Магадан, 1970. — С. 111.

С. В. ГАВРИЛОВ

ПАРОВОЕ СУДОХОДСТВО И РЫБОПРОМЫШЛЕННОСТЬ НА КАМЧАТКЕ В ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XX В.

1. ОРГАНИЗАЦИЯ РЕГУЛЯРНОЙ ПАРОХОДНОЙ СВЯЗИ ПОЛУОСТРОВА С МАТЕРИКОМ

Особенностью географического расположения Камчатки является ее оторванность от основных промышленных и административных центров России. Отсутствие регулярной связи с метрополией долгое время сдерживало развитие в области торговли и производительных сил, затрудняло охрану ее естественных богатств. Основным средством связи полуострова с материком являлся морской транспорт.

Паровое судоходство на Камчатке в конце XIX — первой четверти XX вв. претерпело серьезные качественные и количественные изменения. На первом этапе — до 1896 г. (времени зарождения рыбной промышленности) — оно характеризовалось преимущественным обслуживанием нужд местной администрации, военного ведомства и торговли. На Камчатку доставлялись казенные грузы, продовольствие, предметы первой необходимости и небольшое количество пассажиров, в основном, государственных служащих и военных чинов. С полуострова вывозилась преимущественно продукция охотничьих промыслов.

Второй этап (1896—1923 гг.) связан с развитием частной сезонной 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 достаточного населения, приходилось доставлять на промыслы все грузы и рабочих из Японии и материковой России, а затем отправлять их обратно. Многократно возрос объем вывозимых грузов, преимущественно в виде продукции рыбных промыслов. Резко увеличилось число пассажиров, как правило, промысловых рабочих.

Третий этап (с 1924 г.) характеризуется началом работы на полуострове государственных организаций, ставивших своей целью комплексное развитие его экономики. Помимо рыбной, появились лесная, горная и обрабатывающая промышленности, 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 значительную долю теперь занимали техническое оборудование и

снабжение, горюче-смазочные и строительные материалы. Продолжал устойчиво расти пассажирооборот.

Одним из первых о важности установления устойчивой пароходной связи Камчатки с материком высказался генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев. В письме министру внутренних дел Л. В. Петровскому 7 августа 1849 г. он советовал «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].

О необходимости организации регулярных пароходных рейсов полуострова говорили многие исследователи Камчатки. Н. В. Слюнин (1900 г.) утверждал, что «улучшение пароходного сообщения с окраиной и желательное учреждение местного плавания даст толчок к развитию торговли, положение которой всегда было здесь весьма ненормально…» [2, с. 687]. Г. А. Крамаренко (1907 г.) считал, что среди основных мероприятий, осуществление которых должно было послужить «успешному развитию этой отдаленной, но богатой русской окраины» должны были стать установление телеграфной или радиосвязи с материком и «расширение пароходно-почтового сообщения метрополии с Камчаткой и Японией» [3, с. 297].

Работа пароходов на охотско-камчатском побережье осложнялась отсутствием здесь оборудованных стоянок, неустойчивыми метеоусловиями, вызывавшими длительные простои судов в ожидании разгрузки, и короткими сроками навигации, особенно в северных уездах. Журнал «Морской сборник» в 1860 г. писал по этому поводу: «…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» [4, 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. В северных уездах (Охотском, Гижигинском, Командорском, Анадырском и Чукотском) она была 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 стоянки судов их обрабатывали «рейдовым» способом при помощи кунгасов, буксируемых катерами, доставленными самими судами. Рейдовая выгрузка бы-

ла 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 обработку здесь вели в открытом море на расстоянии более десяти миль от берега, так как ближе из-за малой глубины подходить они не могли [5, л. 58—59].

Состоявшийся осенью 1911 г. во Владивостоке съезд русских рыбопромышленников единогласно заявил о желательности оборудования грузовой дороги между Наяханом и Гижигой для обеспечения более безопасной разгрузки транспортных 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 16,38 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» [6, л. 21, 44].

Спустя два десятилетия обстановка в этом районе качественно не изменилась. Так, 7 марта 1930 г. Совторгфлот (СТФ) информировал 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 [возможности] в этом пункте что-либо предпринять в смысле каких-нибудь затрат на капитальное строительство до тех пор, пока эта губа не будет исследована… в гидротехническом отношении и будет найден ближайший пункт выгрузки».

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», потерявшие в общей сложности 64 дня, при том, что находящиеся на них грузы могли быть обработаны всего за пять с небольшим. Попытка же снять промыслы

не удалась — 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. [7, л. 1].

Весьма сложным в навигационном отношении также являлся рейд Усть-Камчатска. Здесь неоднократно наблюдались случаи потери груза и человеческие жервы.

Главным пунктом на протяженном охотско-камчатском побережье был Петропавловск. После Крымской войны 1853—1855 гг. он утратил значение стратегической военно-морской базы 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 по управлению округом.

В 1884 г. в Петропавловске вместе с ближайшими населенными пунктами проживало около 500 чел. В этом году навигация на охотско-камчатском побережье длилась 151 день — она началась 30 апреля и закончилась 27 сентября. Первым в Петропавловск пришел пароход американской компании «Гутчинсон, Кооль и К°» «Александр II», 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» — два раза. 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 сумму 160 671 руб. 68 коп. Еще через семь лет, в 1896 г., численность населения Петропавловска практически не изменилась — здесь проживали 559 чел. [10, с. 477]. Спустя два года население сократилось на треть, достигнув 398 чел., при этом во всем Петропавловском округе числилось 8 010 жителей [11, с. 7].

Побережье Камчатки до 1867 г. обслуживалось судами 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. Эта

средства он в значительной степени расходовал на содержание судов. В этот же период (1870—1875 гг.) рейсы по охотскому побережью, на Камчатку и Командорские острова выполняли суда Сибирской военной флотилии [4, с. 46].

15 июля 1876 г. между Филиппеусом и министерством внутренних дел был заключен новый контракт, в соответствии с которым он течение десяти лет должен был осуществлять «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 Филиппеуса назначались Петропавловск, Нижне-Камчатск, Тигиль, Гижига, Охотск [12, с. 33—35].

Контрактом предусматривались перевозки на паровом судне. Первым пароходом Филиппеуса стал «Ровер», затем он приобрел «Курьер» грузоподъемностью 492 т, а в 1881 г. — «Камчатку» с водоизмещением 1000 т. «Камчатка», отправлявшаяся из Владивостока, последовательно обходила пункты побережья и заходила Петропавловск. Ее разгрузжали при помощи парового катера и нескольких деревянных кунгасов грузоподъемностью 8—10 т, которые пароход доставлял с собой. В начале 1880-х гг. к Филиппеусу перешли дела американской торговой фирмы «Кушин и К°», после чего он занял ведущее положение среди предпринимателей, торговавших в Охотско-Камчатском крае. По окончании срока контракта в 1886 г. Филиппеус отказался от его продления.

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. В соответствии с контрактом, заключенным с правительством, суда РТКП были обязаны заходить в Петропавловск. Для обслуживания охотско-камчатского побережья РКТП в январе 1894 г. заказало в Англии стальную парусную шхуну «Беринг» с лебедкой и паровым катером [12, с. 40—41].

До февраля 1891 г. котиковые промыслы на Командорских островах арендовал торговый дом «Гутчинсон, Кооль и К°». По окончании договора с ним, российское министерство государственных имуществ сдало Командоры РТКП. Одним из условий аренды являлось то, что оно должно было снабжать Командоры необходимыми товарами и продуктами, используя для этого «суда лишь под русским флагом» [13,

с. 162]. Деятельность Товарищества началась в этом же 1891 г. и отныне оно ежегодно отправляло на острова пароход, который «до окончания летнего промысла на островах поддерживает сообщение между Командорскими островами и Петропавловским портом» [11, с. 27]. В 1901 г. РКТП располагало небольшими судами «Котик» и «Бобрик» грузоподъемностью 156 и 118 т, приписанными к владивостокскому коммерческому порту [4, с. 50].

Попытки наладить регулярную пароходную связь между европейской Россией и Дальним Востоком в начале 1870-х гг. предприняло «Российское общество пароходства и торговли». Однако они, как отмечалось в одной из работ того времени, «не имели серьезных последствий», и до конца 1870-х гг. носили случайный характер. Устойчивая связь между Одессой и Владивостоком была установлена в середине 1880-х гг. при помощи судов пользовавшегося государственной поддержкой Добровольного флота (ДФ) [13, с. 274].

Первого января 1886 г. правительство России передало ДФ снабжение Охотско-Камчатского края. Для работы на Камчатке он использовал пароход «Владивосток», построенный в 1880 г. в Англии. Судно имело чистую грузоподъемность 700 т, осадку с грузом 3,7 м. Его машина в 700 л. с. позволяла развивать скорость хода 12 узлов [8, с. 49].

К концу 1880-х гг. «Владивосток» в течение навигации совершал между полуостровом и портами Приморской области два рейса, носивших название «срочных». Они выполнялись 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 субсидию 15 тыс. руб. С 1888 г. он стал пользоваться добавочной субсидией на пять лет. В 1893 г. охотско-камчатская линия была расширена заходом на Командоры с дополнительной платой в 2 600 руб. [8, с. 65—66].

В 1893 г. «Владивосток» разбился на камнях близь Императорской гавани (совр. Советская гавань). На охотско-камчатских рейсах его заменил пароход «Хабаровск».

В конце 1890-х гг. ДФ по-прежнему выполнял на Камчатку всего два срочных рейса в год. Его 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].

Судно, обходившее побережье, заходило в каждый из его пунктов только один раз, а затем возвращалось во Владивосток. Пассажиры и грузы следовали на нем в одном направлении. Обратно они могли от-

правиться только другим рейсом, то есть на следующий год, перезимовав во Владивостоке. Таким образом, круговой охотский рейс мог быть использован лишь 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 еще хотя бы 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 штормы.

Связь с самой северной российской окраиной — Анадырским округом — поддерживалась раз в год при помощи фрахтованного частного судна. В начале июля оно выходило из Владивостока, на пути в Ново-Марьинский пост (современный Анадырь) заходило в Петропавловск, здесь выгружало почту и принимало на борт отделение казаков, несших охранную службу. На обратном пути пароход вновь посещал Петропавловск, где высаживал сменившихся стражников [11, с. 28].

По мнению военного губернатора Приморской области генерал-майора П. Ф. Унтербергера, этого количества рейсов 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, с. 27].

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: в 1903 г. в его распоряжении имелись уже двадцать крупных пароходов.

В 1901 г. пароходство КВЖД обязалось выполнить не менее одного захода 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].

В навигацию 1902 г. пароходство КВЖД планировало сделать четыре 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 КВЖД лишилось почти всех своих судов, после чего перестало существовать [15, 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 стало небезопасным и прекратилось. В Охотском море действовали японские рейдеры. В конце войны крейсеры «Идзуми» и «Сума» угрожали к Охотску и Аяну. 31 июля 1905 г. они подвергли Петропавловск артиллерийскому обстрелу и высадили десант в 200 чел., на время занявший город.

В результате прекращения пароходной связи с Приморьем отдаленные районы края испытывали острую нужду в продуктах и товарах. Возобновить снабжение региона удалось только после подписания мирного договора (Портсмудского мира), состоявшегося 5 сентября 1905 г. По распоряжению приамурского генерал-губернатора, 18 сентября 1905 г. из Николаевска на Амуре и Владивостока на охотское побережье и Камчатку вышли два транспорта Сибирской военной флотилии — «Бианка» и «Аргунь» [1, с. 259].

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. Ее обуславливала необходимость противостоять японской экономической экспансии и способствовать начинавшемуся подъему отечественной рыбной промышленности. Линии, ранее обслуживавшиеся пароходством КВЖД, перешли в руки Восточно-Азиатского пароходства, созданного при участии иностранного капитала в 1899 г. Ему же досталось последнее судно пароходства — «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 частное пароходство «Русь». Оно должно было сделать пять рейсов. Первые четыре — по маршруту

Владивосток — Удск — Аян — Охотск — Ола — Гижига — Тигиль — Облуковино — Большерецк — Петропавловск — Усть-Камчатск — Командоры — японский порт Хакодате. Пятый — на Чукотку с заходами в Петропавловск, Усть-Камчатск, Карагу, Корф, Анадырь, б. Провидения, б. Лаврентия, м. Дежнева и о. Беринга. Субсидия «Руси» в 1906 г. составила 215 тыс. руб. [16, прил., с. 28].

Пароходству разрешалось фрахтовать иностранные суда. Оно использовало на охотско-камчатских берегах три норвежских парохода: «Опланд», «Михаил Ибсен» и «Дагейд», совершивших в общей сложности четыре плавания. Чукотку в 1906 г. обслуживал зафрахтованный «Русью» военный транспорт «Матильда», сделавший один рейс, начавшийся 15 июня [15, с. 122].

Кроме этих компаний, поддержание интересов России в тихоокеанских водах должно было обеспечить созданное в конце 1905 г. «Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Востоке». Ему в апреле 1906 г. передали восемь военных транспортов Сибирской военной флотилии. В 1907 г. министерства торговли и промышленности заключило с ним контракт на выполнить пяти рейсов по Охотскому и Беринговому морям. Субсидии Товариществу в 1907 г. составили 200 тыс. руб. В эту навигацию здесь работали его пароходы «Енисей», «Днепр», «Уссури» и «Амур».

Товарищество сохранило прошлогодние рейсы пароходства «Русь», 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. Совет министров вновь передал все охотско-камчатские рейсы Добровольному флоту [15, 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» при субсидии 215 тыс. руб.;

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

— в 1908—1910 гг. — Добровольным флотом при субсидии за три года в сумме 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 Добровольный флот, оставаясь им вплоть до середины XX в. За первые три года своей дея-

тельности (1908—1910 гг.) он выполнил по северным линиям 28 рейсов: 1908 г. — 6, 1909 г. — 9, 1910 г. — уже 13. Все они обслуживались фрахтованными иностранными пароходами [16, прил., с. 27—28]. Если 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, число рейсов за столь короткий период более чем удвоилось, количество перевезенных рабочих выросло в три с лишним раза, а объем 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 постепенным расширением камчатской рыбной промышленности.

Так как фрахтованные «иностранцы» не подходили к работе в северных условиях, правительство предъявило ДФ требование о приобретении собственных судов, пригодных для плавания во льдах. В 1909 г. ДФ купил в Германии товаро-пассажирские пароходы «Тула» и «Кишинев», в 1911 г. в Англии — «Курск» и «Могилев». Затем в его состав вошли «Сишан», «Колыма», «Ставрополь» и большие пароходы «Яна» и «Индигирка» 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 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, что вызывало неурядицы, заключавшиеся 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 население продуктами и трудностях в организации сообщения между населенными пунктами побережья.

Их причинами являлись:

— отсутствие у ДФ достаточного количества судов;

— неустойчивость осенней погоды на побережье;

— сложные условия проведения погрузо-разгрузочных работ в местах остановок пароходов из-за отсутствия удобных стоянок;

— плохое техническое состояние значительной части фрахтуемых иностранных судов.

Все это свидетельствовало как о желательности увеличения числа охотско-камчатских рейсов и работающих на них судов, так и о необ-

ходимости постановки на северные линии отечественных пароходов, специально приспособленных для работы на необорудованном побережье. В противном случае, по мнению «главного начальника края» П. Ф. Унтербергера, «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… срочность почтово-пассажирского сообщения с отдаленными северными уездами составляет необходимое условие для их промышленного развития» [16, с. 203].

В марте 1911 г. правительство установило ДФ общую протяженность рейсов по северным линиям в 55.000 миль, однако удовлетворить все потребности рыбопромышленников в этом сезоне 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 проекты:

— предложенный камчатской администрацией;

— выработанный совещанием рыбопромышленников при владивостокском биржевом комитете;

— составленный владивостокским морским обществом;

— представленный председателем комитета владивостокского морского общества капитаном 1-го разряда К. Н. Гертнером.

Их изучала специальная комиссия, заключившая, что некоторые предложения «не всегда считаются с теми силами и средствами, которые находятся в распоряжении ДФ». Она предложила составить два проекта: первый, полностью удовлетворявший интересы рыбопромышлеников, второй — максимально учитывающий возможности ДФ.

Предприниматели же полагали, что «если правительство считает необходимым способствовать развитию дальневосточной рыбопромышленности, невозможно останавливаться на существующем положении, невозможно оставить средства ДФ в их теперешнем виде…». Они заявляли, что расписание, предложенное камчатской администрацией, их совершенно не устраивает. Администрация намеревалась сделать Петропавловск центральным пунктом, из которого начинались бы все рейсы по побережью. Сюда должны были свозиться и все грузы с рыбалок, где их предполагалось перегружать на пароход срочного рейса, ежемесячно уходивший во Владивосток [6, с. 7—8].

Опасения промышленников вызывали ожидаемое удорожание рыбопродукции за счет ее перевалки в порту, дополнительные расходы на возможную порчу или утрату груза и его тары, а также отсутствие в

Петропавловске подходящих складов и крайне недостаточное техническое оснащение порта. Еще одно опасение было связано с тем, что при заходе в Петропавловск они могли 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» [6, с. 45].

На 1912 г. ДФ установил 17 рейсов общей продолжительностью 890 суток, что почти на 41% превышало показатели 1911 г. На линии выставлялись девять пароходов, которым предстояло пройти 68 505 миль. К перевозкам привлекались девять пароходов, из них три фрахтованных. Эксплуатационное время распределялось следующим образом: на ходу 464 суток (52,1 %), на стоянках — 426 (48,9 %). Значительная доля стоянок объяснялась большим числом пунктов, которые каждый пароход должен был обслужить на прямом и обратном пути. Из девяти судов два делали за навигацию по три рейса, четыре — по два и три остальных — по одному [6, л. 54].

Фактически же за 1912 г. суда ДФ прошли более 80 000 миль, перевезя 5 346 пассажиров и 13.000 т грузов.

Острая нехватка судов требовала тщательного планирования плаваний, однако их подготовке порой не уделяли 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 [6, с. 53].

Еще одним обстоятельством, осложнявшим работу судов ДФ на охотско-камчатском побережье, было отсутствие здесь угольных станций (складов топлива). Грузоподъемность пароходов, обслуживающих северные линии, составляла 2 000—2 800 т. Емкость их угольных ям в среднем была равна 300 т. С учетом среднесуточного расхода топлива (14—15 т) на 17 рейсов его требовалось 13 228 т. Пароходы могли принять в угольные ямы только 5 100 т. Остающиеся 8 128 т, то есть в среднем по 478 т на судно, следовало разместить в трюмах, снизив их вместимость на 17—24 % [6, л. 59]. Наличие угольных станций позволило бы наполовину уменьшить количество топлива, получаемого 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 на камчатских рейсах нес значительные убытки из-за небольшого товарооборота в области с малочисленным населением. Для их покрытия правительство выдавало субсидии, размер которых из года в год увеличивался, следуя за ростом числа рейсов и длительности плавания. Так, если в 1907 г. величина субсидии составляла 200 тыс. руб., то к 1917 г. она выросла до 444,6 тыс. руб. За этот период протяженность рейсов судов ДФ увеличилась с 28 300 до 87 600 миль [17, с. 11].

ДФ, не имевший достаточно собственного тоннажа, активно использовал иностранные пароходы. По свидетельству Б. Горовского, он «фрахтует суда, буквально какие попадутся; вследствие этого создалось то положение, что суда оказываются крайне неудобными для северных рейсов. Лишь пароходы «Чинтуфу» и «Цинанфу» более или менее удовлетворяют тем требованиям, которые предъявляются условиями 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 расчитанного 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» [18, с. 89].

Быстро развивающаяся рыбная промышленность выявила недостаток четырех пароходов, вступление в строй которых ДФ ожидал в 1913 г. Рыбопромышленники в 1911 г. 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» [6, с. 23].

5 апреля 1913 г. вышел закон, обязывавший ДФ обслуживать все маршруты собственными пароходами, построенными в России. В этом же году на Невском заводе закончилась постройка шести новых судов («Астрахань», «Симферополь», «Томск», «Тверь», «Тобольск», «Эривань»). При длине 100 и ширине 12,2 м они имели грузоподъемность по 1 680 т и скорость хода десять узлов. Их сооружение, осуществленное при государственной поддержке, стоило 1,9 млн руб. Пароходы с отечественными экипажами в этом же году вышли на северные линии.

До 1909 г. пароходы ДФ совершали так называемые «круговые» рейсы. Весной один из них выходил из Владивостока в Петропавловск,

а затем на западное побережье Камчатки. Назад во Владивосток он возвращался, обходя охотское побережье. Другое судно вначале шло по охотскому побережью, 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 и 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 грузовые и пассажирские перевозки. Оно не предусматривало связи населенных пунктов побережья с областным центром, что затрудняло доставку товаров и значительно увеличивало их стоимость.

В 1915 г. ДФ ввел ежегодный добавочный «административный» рейс. Его 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 — Голыгино — Петропавловск. Возвращалось судно 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 [17, с. 12]. За десять лет в несколько раз выросло количество посещаемых пароходами участков побережья, так как увеличилось число арендуемых рыболовных промыслов. Количество же заходов в населенные пункты области заметно не изменилось. Зато существенно выросло число посещений главного рыбного рынка северной Японии — 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» [16, с. 253].

К началу первой мировой войны дальневосточный ДФ имел 20 пароходов, из которых большая часть работала на северных линиях. В феврале 1916 г. в его состав на основании правительственного реше-

ния о введении военно-судовой повинности вошли частные суда и пароходы казенных ведомств. В результате этого через год, к февралю 1917 г., численность ДФ была доведена до 44 единиц [15, с. 157].

На протяжении первой половины 1910-х гг. отечественные грузопассажирские 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) [5, л. 175].

В этот время прибытие в Петропавловск парохода из-за пределов области являлось для горожан заметным событием. Вот как местный житель описывает встречу первого судна осенней навигации 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 учащихся грянул подобающий встрече гимн… Публика устремилась на пароход. Пошли объятия, поцелуи…» [20, № 700].

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

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 [20, № 658, 666]. Отечественные суда при этом не пострадали.

В последний рейс из Владивостока в Петропавловск в 1916 г. должен был выйти пароход ДФ «Индигирка». Первоначально его отплытие назначалось на 2 ноября, но позднее его перенесли на 20 ноября [20, № 700].

Расписание движения судов ДФ по северным линиям в 1917 г. существенно не отличалось от прошлогоднего. Отправка первого парохода на Камчатку из Владивостока намечалась на 24 марта, второго — на 10 мая [21, № 783].

21 июля из Владивостока в Петропавловск вышел пароход ДФ «Индигирка» с грузом в 26 000 пудов. Он прибыл к месту назначения 27 июля. 23 июля в Петропавловск отправилась «Тверь», имевшая на борту 16 000 пудов продовольствия и товаров. Обходя побережье Кам-

чатки, пароходы принимали на борт среди прочих пассажиров депутатов Первого областного съезда. Им, по договоренности с правлением ДФ, предоставлялся бесплатный проезд [21, № 894—898]. Часть доставленных продуктов на сумму около 10 тыс. руб. областной продовольственный комитет 29 июля отправил на яхте «Адмирал Завойко» на о. Берига, о. Карагинский и в Кичигу.

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 «Индигирка», «Сишан», «Яна», «Симферополь» и «Ставрополь». «Колыма» в Большерецке сняла с промыслов рыбаков и заготовленную рыбопродукцию.

11 сентября из Владивостока с заходом в Хакодате отправился пароход «Индигирка» с грузом в 10 000 пудов. Утром 14 сентября в Петропавловск прибыл пароход «Ставрополь», возвращавшийся из полярного рейса к устью р. Колымы. Судном командовал капитан Г. М. Гросберг. На нем во Владивосток везли двух живых белых медведей и двух лисиц [21, № 936].

26 сентября, возвращаясь из чукотско-анадырского рейса, в порт зашел пароход «Астрахань», на котором вернулся из поездки представитель краевого комиссара Временного правительства А. А. Борисоглебский. Помимо отечественных населенных пунктов, «Астрахань» заходила в Ном, где приняла груз, состоявший из продовольствия, ружей и патронов, предназначенный для населения Чукотки. На обратном пути пароход проследовал в Усть-Камчатск, но забрать там всю заготовленную рыбопродукцию не смог из-за разыгравшегося шторма. После его ухода на промыслах остались около 38 000 ящ. консервов и 39 000 пудов рыбы в бочках [21, № 946].

13 сентября 1917 г. из Петропавловска во Владивосток ушел «Симферополь», на котором в действующую армию выехали 25 солдат камчатской воинской команды. После его отплытия по городу распространилась весть о том, что судно вывезло «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» [21, № 935, 938]. Этот факт свидетельствовал о напряженном состоянии с продуктами, сложившемся в областном центре.

Спустя месяц, 10 октября областной продовольственный комитет принял постановление, запрещающее булочным выпекать и продавать

кондитерские изделия «всех сортов, а также и саек (французские булки), за исключением весового хлеба белого и черного» [21, № 952]. В ноябре ожидалось некоторое улучшение положения с продуктами: в середине месяца в Петропавловск должен был зайти 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, пришла сюда через четыре дня [21, № 962].

Прибытие продуктов разрядило обстановку. Всего в 1917 г. на заготовку продовольствия для населения области камчатскому продовольственному комитету была выделена ссуда в сумме 500 тыс. руб.

В 1917 г. суда ДФ выполнили наибольшее за весь прошедший период количество рейсов — 24. С 1918 г. их движение оказалось нарушенным, а в последующие годы существенно сократилось, приняв из-за отсутствия правительственных субсидий случайный характер. Теперь связь губернии с материком обеспечивалась единичными пароходами, фрахтуемыми рыбопромышленниками, преследовавшими собственные интересы. Большая часть перевозок между населенными пунктами побережья обеспечивалась в этот период иностранными судами: японскими, в меньшей степени — американскими и канадскими (английскими) [5, л. 60].

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 русских промышленников, российское правительство в начале 1910-х гг. предприняло ряд мер. 21 июня 1910 г. оно приняло 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 на русском Дальнем Востоке. В мае 1888 г. правительство на десятилетний срок дало право приамурскому генерал-губернатору для покрытия потребности в прибрежном плавании разрешать фрахт иностранных плавсредств. Как показало время, это не способствовало развитию отечественного судоходства. В последующие годы неоднократно «возбуждался вопрос» о прекращении иностранного каботажа, но ввиду большого недостатка отечественных судов решить его сразу и однозначно пока 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 каботажа в этих условиях мог вызвать «потрясения в торговле, которые отразятся более или менее чувствительно на потребителях» [16, с. 204—205].

После русско-японской войны, когда со всей очевидностью стала ясна необходимость возрождения 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 каботаже», 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» [6, л. 16].

Впрочем, 20 октября 1909 г. правительство вновь допустило иностранный каботаж на период до 1 октября 1913 г. Спустя год Государственная дума отменила его [8, с. 131].

Послевоенные мероприятия по развитию отечественного судоходства в дальневосточных водах сводились:

— к ограничению иностранного каботажа;

— к возрастанию численности пароходов ДФ;

— к установлению правительственных субсидий русским судовладельцам, компенсирующим разницу стоимости эксплуатации отечественных и иностранных судов;

— к увеличению количества частных русских судов.

Для желающих заняться постройкой каботажных плавсредств устанавливались льготы, такие, как бесплатный отпуск леса и выдача ссуд [16, с. 205]. Правила получения ссуд министерство торговли и промышленности утвердило в феврале 1912 г. Они предоставлялись 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, но по заявлению управляющего делами флота на Дальнем Востоке В. К. Крафта, с 1913 г., с постройкой собственных пароходов, он должен был этого права лишиться [6, с. 8]. Некоторые рыбопромышленники полагали, что допущение фрахтования только для одного ДФ было несправедливым. Это мнение они высказывали, обосновывая необходимость разрешения им фрахта таких судов для перевозки промысловых грузов между русскими портами и рыбалками на Камчатке. Этим предлагалось ввиду нехватки русских судов отменить закон о запрещении иностранного каботажа.

После заключения в 1907 г. с Японией рыболовной конвенции 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 беспошлинно доставлять на них грузы, используя суда всех типов и национальностей.

По словам Х. П. Бирича, произнесенным в 1911 г., «до закрытия каботажа в Приморской области положение русского рыбопромышленника было приблизительно одинаково с японским. С закрытием же каботажа это равноправие оказалось весьма нарушенным, и нарушенным не в пользу русских. С закрытием каботажа… 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 отмечал и огромную разницу в возможностях транспортных флотов двух 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…» [6, с. 44].

Русские 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 Камчаткой не только русских, но и иностранных пароходов без взимания с их грузов пошлин.

В июне 1911 г. министерство торговли и промышленности выработало и отправило «на заключение подлежащих ведомств» законопроект о распространении на русских рыбопромышленников беспошлинного ввоза снабжения, необходимого для рыболовства [6, с. 16]. Закон об этом вступил в действие в 1912 г.

Пароходы, идущие на Камчатку в начале навигации, грузились промысловым снабжением, продовольствием и рабочими. В связи ограниченной грузоподъемностью, на них нередко не представлялось возможным перевезти достаточное количество требующихся населению Камчатки товаров, а по окончании путины — снять с промыслов всю заготовленную продукцию, оборудование и людей.

Непогода и недостаток судов, доставлявших рыбопродукцию на рынки сбыта, зачастую приводили к ее порче ввиду невозможности своевременного вывоза. Так, в 1900 г. РТКП не смогло собрать с западного берега Камчатки всю рыбу, засоленную сухим посолом для японского рынка. На зиму ее сложили штабелями на берегу и оставили без охраны. В результате продукцию частично растаскали дикие звери и птицы, а весной ее расхитили пришедшие на промысел японцы. РТКП понесло от этого убыток в сумме около 40 тыс. руб. [22, с. 94].

Осенью 1910 г. значительная часть рыбопродукции снова оказалась не вывезена с промыслов. Так, без парохода остался участок в б. Моржовой. На нем закончились продукты и, чтобы сесть на какой-нибудь пароход, рабочие были вынуждены отправиться на кунгасах в Петропавловск. В 1911 г., из-за гибели фрахтованных пароходов «Транзит» и «Тордис», многие рыбалки вновь оказались неснятыми.

Три судна, пришедшие на промыслы в октябре 1912 г., оказались настолько перегружены, что после захода в Петропавловск их капитаны отказались взять грузы с трех промыслов в Авачинской губе [18,

с. 86]. Несмотря на то, что по настоянию камчатского губернатора Н. В. Мономахова для последнего прямого рейса по маршруту Владивосток — Петропавловск — Владивосток ДФ выделил два парохода вместо обычного одного, всех грузов вывести так и не удалось [23, с. 46].

В 1913 г. так же имелись случаи невывоза с промысловых участков всего груза. По свидетельству смотрителя западно-камчатского района В. В. Архангельского, на участке возле р. Опала осталось около 10 тыс. пудов соленой рыбы [24, с. 73—74]. (Заметим, что несвоевременный вывоз рыбопродукции с 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, работавшие на Камчатке, стали самостоятельно искать выход 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» [6, л. 55].

Правление ДФ полагало, что рыбопромышленники быстрее встанут на ноги только в том случае, если приобретут собственные пароходы. Однако большинство капиталистов были против обзаведения судами, во-первых, ввиду отсутствия у большинства из них на это средств, во-вторых, — из-за опасения убыточности: иметь пароход, совершавший 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».

Перемены в настроениях произошли спустя несколько лет: часть промышленников стала высказывать мнение о том, что для обслуживания рыбалок им необходимо обзаводится 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 правительст-

венную «тонномильную» 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 — главный японский порт, снабжавший полуостров промысловыми грузами. Суммарное количество вышедших отсюда на арендованные русскими морские участки в 1912 и 1913 гг. фрахтованных японских судов и пароходов ДФ показано в табл. 1.

Таблица 1

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 1913 г. 16 пароходов 8 (50 %) было отечественных, из 31 шхуны — 16 (68 %) также принадлежали русским владельцам. Их общая грузоподъемность составляла 9 554 т, на судах находилось 469 чел. команды и 1 378 промысловых рабочих. Это по отношению к общим показателям за сезон составляло: по числу судов 7%, по тоннажу — 8,2 %, по численность команд — 6,1 % [25, с. 32].

Основное количество отечественных промыслов концентрировалось на внеконвенционных (то есть, изъятых от действия русско-японской рыболовной конвенции) речных участках, которые обслуживали суда под русским флагом. В 1913 г. из Хакодате сюда направились 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 участках «Товарищества тихоокеанских морских промыслов С. Грушецкий и К°» на р. Большая и Озерная работали его собственные рефрижераторные пароходы «Роман» и «Евгения», а также траулер «Федя».

Крупнейшими русскими рыбопромышленниками в 1912—1913 гг. являлись А. Г. Демби и Г. А. Менард. Первый использовал зафрахтованный траулер «Находка», собственный пароход «Енисей» и японские суда. Второй, арендовавший промысловый участок на р. Колпаковой, также пользовался «Енисеем», траулером «Находка» владивостокского купца О. В. Линдгольма и пароходами ДФ. Более мелкие промышленники фрахтовали пароходы ДФ. Рыботовары ввозились ими в Японию согласно рыболовной конвенции беспошлинно.

Участки на р. Крутогоровой, кроме пароходов ДФ, обслуживались моторной шхуной «Первая на Востоке» бр. Худяковых.

На восточном побережье Камчатки конвенционные морские участки в 1913 г. посещались собственными судами арендаторов, а также фрахтованными пароходами, в основном — японскими. Сюда приходили 22 их судна общей вместимостью 19 683 т и 54 шхуны с грузоподъемностью 6 845 т. Только на два морских участка, принадлежавших И. Штабелю и М. Р. Шапошникову, заходили пароходы ДФ. Двадцать восемь внеконвенционных участков, расположенных на реках и в морских бухтах, наоборот, посещались пароходами ДФ, и только на промыслах А. Г. Демби, С. Грушецкого и И. М. Эриксона работали собственные и фрахтованные суда [24, с. 85—87; 25, с. 60—62].

Осенью 1913 г. шторм выбросил на Карагинскую косу пароход ДФ «Кострома» водоизмещением 6800 т. Из грузов, перевозившихся на судне, удалось снять лишь самые ценные: икру и часть рыбы русского посола [24, с. 85].

В 1910—1911 гг. русские рыбопромышленники не могли направляться на фрахтованных судах из японских портов на промыслы на Камчатке, где не было таможенных служб, без предварительного разрешения, получаемого в Петропавловске. Только после захода сюда для выполнения необходимых формальностей они могли следовать до места назначения. Кроме этого, если судовые документы были оформлены на доставку груза до конкретного пункта, то иметь сообщение с другими это судно уже не могло. При этом японцы, отправлявшиеся на Камчатку, получали только одно навигационное свидетельство, которым исчерпывались все формальности. Запрет переходить судам с одного морского участка на другой они обходили путем аренды на одно имя нескольких смежных участков и последующей передачи их подставным лицам.

Весной 1912 г. беспошлинный ввоз грузов из Японии на промыслы был разрешен. Но в 1913 г. работа русских промышленников вновь осложнилась введенным в действие документом с пространным названием «Список промыслового снаряжения продовольствия и одеяния, подлежащих, согласно Высочайше утвержденному 30 апреля 1912 г. закону, беспошлинному 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 испытал на себе затруднения от этого закона предприниматель А. С. Хрипко. Не-

сколько судов других промышленников также были вынуждены потерять драгоценное промысловое время на заход в Петропавловск и таможенное оформление грузов [25, с. 33].

Между тем, японцы пользовались упрощенными правилами плавания в русских водах. Восьмая статья рыболовной конвенции предоставляла им право отправляться прямо на свои рыбалки на судах, снабженных навигационными свидетельствами, выданными российскими консульскими учреждениями в Японии. При их выдаче из списка имевшихся на борту грузов консульские агенты вычеркивали то, что по их мнению «могло иметь вид товара». По их настоянию японские таможни 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 посадки пассажиров. На ряд промысловых участков рабочих доставили больше, чем указали в навигационных свидетельствах [25, 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 на 6 920 520 иен [25, 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 13 235 рабочих и служащих. В 1913 г. их количество сократилось до 446 с общей вместимостью 127 111 рег. т. На судах находилось 6 757 моряков и 14 487 пассажиров. Уменьшение численности флота было вызвано объединением части участков в одних руках, рост же рабочих и служащих объяснялся расширением масштабов промысла, особенно на Камчатке. Здесь в 1913 г. японские арендаторы эксплуатировали 227 промысловых участков, русские — 37. Японские участки 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 [25, с. 1—2].

Рост численность японского флота, работавшего на камчатских морских участках конвенционных районов в 1907—1913 гг., характеризуют данные табл. 2. Она отражает тенденции не только роста абсолютного числа судов, но и качественные изменения в их составе: если в 1907 г. доля паровых судов составляла 10 %, то в 1910 г. она возрос-

ла до 11,6 %, а к 1913 г. достигла уже 30 %. Размеры японского рыбного промысла в русских водах быстро увеличивались: в 1907 г. их промыслы обслуживали 11 пароходов и 98 шхун, а в 1917 г. их численность составила, соответственно, 121 и 273 [27, л. 3]. Налицо количественный рост судового состава за десятилетие в 3,6 раза.

Таблица 2

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

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 промысловых и транспортных судов [25, с. 23, 31].

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. [25, с. 24].

Распределение японских судов в 1913 г. по наиболее крупным дальневосточным конвенционным районам — западно- и восточно-камчатскому показано в табл. 3.

Таблица 3

Район	Шхун	Пароходов	Грузоподъемность, 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

Наиболее крупными японскими арендаторами в 1913 г. здесь являлись фирма «Ициигуми» из Осаки (управляющий С. Накаяма), эксплуатировавшая силами 1 027 рабочих 14 участков, и ниигатская фирма «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 [25, с. 29].

В 1915 г. на Камчатке арендовались 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 бездействующего, в руках японцев находились 128 морских участков. На них в общей сложности трудились 9548 чел.: 8 959 японцев, 62 китайца, 16 корейцев, 269 русских рабочих (в основном, бондарей и икрянщиков) и 242 служащих.

На восточном побережье численность участков была существенно меньше: 69, из них 15 русских. На них работали 2 563 японских рабочих, 115 служащих и 196 русских икрянщиков [28, л. 7, 9, 26].

Начавшаяся в августе 1914 г. в Европе война повлияла на характер обслуживания промыслов. Не затронув сезон 1914 г., она изменила структуру флота, работавшего на камчатском побережье в 1915 г.: в нем существенно возросла доля небольших парусных шхун. Попрежнему, русские и японцы 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, в том числе (пять парусно-моторных и три парусно-паровых). Грузовместимость этого флота составляла 70 174 рег. т, из которых 48 607 приходилось на шхуны. Российский флаг несли только девять пароходов и 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 (10 %) — только 29 пароходами и 51 (39 %) — одновременно и шхунами, и пароходами, число которых составило, соответственно, 52 и 45. Изменение структуры флота на западном побережье в период 1910—1915 гг. характеризует табл. 4.

Таблица 4

Кол-во участков в %, использовавших:	**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
• вместе шхунами и пароходами	5,0	11,5	24,8	39,2	26,2	39,0

Тенденции снижения доли шхун и повышения доли пароходов, устойчиво прослеживающиеся до 1914 г., оказались нарушены в 1915 г. 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 теперь перевозили военные грузы и продовольствия для России и ее союзников. Кроме этого, часть японских судов вышла 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 [28, л. 7 об.].

В 1916 г. указанная тенденция сохранялась. На морские участки западной Камчатки в этом году пришло 282 японских судна: 81 пароход (28,7 %), остальные — шхуны, из которых всего шесть являлись парусно-моторными и парусно-паровыми. Общая грузовместимость этого флота составила 62 778 рег. т, из которых на пароходы приходилось 41 601 (66,3 %). 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 работали суда под русским флагом: рефрижераторный пароход С. Грушецкого «Евгения», его же траулер «Федя», пароход «Север», грузоподъемностью около 20 тыс. пудов, принадлежавший торгово-промышленному товариществу «С. Стахеев и К°» и торговому дому «Бр. Люри», парусно-моторные шхуны «Первая на Востоке», «Лебедь» грузоподъемностью 5 тыс. пудов, судно со стальным корпусом бр. Рябоконь, 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 «Индигирку», 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 большерецких морских участках — икра промышленника Демби [28, л. 14].

На морские участки восточного побережья в 1915 г. приходили 16 японских пароходов общей грузоподъемностью 18 224 т и 44 шхуны

грузоподъемностью 5 578 т. На них находилось 977 чел. команды. Часть японских моряков, пользуясь малочисленностью русского промыслового надзора, работала на берегу, что являлось нарушением рыболовной конвенции. Пароходы ДФ обслуживали внеконвенционные воды. А. Г. Демби пользовался своим «Енисеем» [28, л. 26, 34 об.].

В 1916 г. речные участки обслуживали пароходы ДФ. На западное побережье весной приходили четыре его судна, осенью — пять. Участки на р. Крутогоровой, Воровской, Кихчик, Большой и Озерной использовали: первые два — фрахтованные японские шхуны и пароходы, последние три — как собственные суда, так и фрахтованные. Хорошая погода позволила полностью вывезти с этих рыбалок все грузы [29, 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 [28, л. 56, 58]:

— восемь, арендованных Моритаке Исуке: четыре парохода с общим тоннажем 8820 т и экипажем в 130 чел., сделавшие семь заходов;

— один Георгия Демби: пароход ДФ «Индигирка»;

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

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

На западном побережье в этом сезоне, по сведениям инспектора рыболовства А. Н. Калмыкова, находились 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 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, обещавший 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 распла-

титься с ними. Весной 1921 г. на их недвижимое имущество и рыбу, оставшуюся на промысле, областные власти наложили арест. Соленая рыба (горбуша) была продана в счет долга по 1,5 коп. за штуку притом, что свежая рыба 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 полуостров. 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 % прошлогоднего. Соответственно снизилось и количество приходивших судов: их было 56 (28 пароходов и 28 шхун) [29, л. 340 об.—341 об.].

Восточно-Камчатский район в 1921 г. также обслуживался исключительно японским флотом, состоявшим из 35 пароходов и одной парусно-моторной шхуны суммарным тоннажем в 23 584 рег. т и командой в 1 096 чел. [28, л. 78].

Грузовместимость пароходов ДФ, обеспечивавших в 1917—1921 гг. работу русской рыбопромышленности, показана в табл. 5, построенной по данным [28, л. 38 об.].

Таблица 5

Год	Кол-во судов	Грузовместимость, м^3
1917	12	42 587,3
1918	6	17 874,7
1919	11	38 586,7
1920	5	17 137,0
1921	3[1]	9 731,8

[1] Три судна, посетившие Камчатку в 1921 г. («Томск», «Сишан» и «Кишинев»), работали не самостоятельно, а находились в чартере.

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. Их общая грузоподъемность составила 25 685 т (пароходов — 22 206, шхун — 3 479) [29, л. 329]. Восточно-камчатский район также посещали только суда под японским флагом, за исключением английского парохода «Мермидонт» водоизмещением около 7 000 т, зафрахтованного фирмой Ни-

чиро. В начале августа он погрузил консервы в Усть-Камчатске и через Панамский канал направился в Лондон [28, л. 117 об.].

Рост количества судов, обслуживающих японскую промышленность в камчатских водах, характеризуется следующими цифрами: в 1914 г. сюда приходили 386 их судов вместимостью 104 000 т, в 1917 г. — 394 (121 пароход и 273 шхуны), а в 1922 г. — свыше 500 судов вместимостью свыше 150 000 т [30, л. 157 об].

В 1923 г. суда на западное побережье полуострова ходили пароходы ДФ «Кишинев», «Томск» и «Индигирка». Это была лишь малая часть из 130 судов, работавших здесь преимущественно под японским флагом. Суммарная грузовместимость 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 фактически они занижены на 15—20 %, так как большинство судов пришло на морские участки раньше 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 [29, л. 281 об.].

Морские промыслы восточного берега в 1923 г. посетили 20 пароходов в 26 581 рег. т с 583 чел. команды на борту [28, л. 181 об.].

В 1924 г. восточно-камчатские промыслы на морских участках обслуживали японские суда, русские промыслы на р. Камчатке — один пароход наследника ДФ — Совторгфлота — «Память Ленина» (бывш. «Кишинев»). Общий тоннаж работавшего здесь флота составил 30 325,6 рег. т с 916 членами экипажа. Суда заходили в район 31 раз [28, л. 203 об.].

Соотношение типов судов, прибывавших на западную Камчатку в 1923—1924 гг. в сравнении с 1915 г., выраженное в %, показано в табл. 6 [29, л. 121 об.].

Таблица 6

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 действовали 123 промысла, причем 97 из них или 78,87 % обслуживали исключительно пароходы.

В следующем 1925 г. интенсивность движения судов по восточному берегу существенно возросла: они сделали сюда 65 заходов (из них семь пришлось на долю пароходов Совторгфлота). Их общий тоннаж составил 62 404 рег. т. Суда привезли на промыслы 10 810, а вывезли с них 13.581, в том числе 12.663,6 т рыбопродукции. Из названного числа продукции на внутренний российский рынок было отправлено 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, вывезли 191 т продукции и рабочих.

По сравнению с прошлым годом, число заходов 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, Шемлячек, Налычево и др. Державшиеся в этом сезоне высокие цены на рыбопродукты также способствовали росту числа рейсов: по мере изготовления товары оперативно доставлялись к местам сбыта, не дожидаясь окончания сезона [28, 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 частные промышленники 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 люди перевозились на промыслы, характеризуются в отчете профсоюзной комиссии, обследовавшей в 1925 г. деятельность камчатских рыбных промыслов. «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. Положен-

ная норма для солдат — 74 кубофута (1 кубофут равен 0,0284 м^3. — *С. Г.*), а на одного ехавшего рабочего падало только 39 кубофутов.

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 становиться 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… 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» [31, 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, тенденция к замене многочисленного мелкого парусного флота крупными паровыми судами с одновременным сокращением общего числа плавсредств продолжала углубляться. Этому способствовала протекавшая с начала 1920-х гг. концентрация основных японских промыслов в руках нескольких крупных компаний, главную роль среди которых играла фирма «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша».

Японцы в 1925 г. использовались свои суда. Отечественные промышленники, кроме шести пароходов СТФ общим тоннажем 6 990,15 т, фрахтовали 45 «японцев» с тоннажем 24 074,3 т [29, л. 17].

По сравнению с 1924 г. характер использования флота отечественными частниками и госпредприятиями качественных изменений не потерпел, но постепенное расширение масштабов промыслов вызвало соответствующий рост его и численности, табл. 7.

Таблица 7

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

Соотношение тоннажей флотов отражает табл. 8.

Таблица 8

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 рыботоваров 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 [32, с. 57]:

— на перевозку рабочих в оба конца — 7,5;

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

— на вывоз готовой продукции с рыбалок — 45.

Кроме указанных статей, на стоимость рыботоваров влияли оплата страховки и содержания рабочих в пути, провоза строительных материалов, плавучих промысловых средств и пр.

Перевозка пуда груза с Камчатки на отечественном пароходе обходилась в 45 коп., в то время как на фрахтованном японском — всего 12 [18, с. 81]. Столь высокая разница была весьма опасна для русской промышленности. Кроме этого, высокие тарифы делали камчатские товары неконкурентоспособными и по сравнению с приамурскими. Д. Богданов в начале XX в. предлагал для стимуляции развития промышленности, 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» [32, с. 58].

В 1911 г. стоимость приготовления одной двадцатипятипудовой бочки (408 кг) соленой горбуши на Камчатке для русского рынка складывалась из следующих составляющих:

— рыба с резкой — 6 руб.;

— бочка с доставкой — 7 руб.;

— попудный сбор — 1,25 руб.;

— соль (5 пудов) — 3,3 руб.;

— доставка во Владивостока — 7,5 руб.

Тариф на перевозку морем был несколько понижен и составлял теперь 30 коп. за пуд. Таким образом, один пуд продукции во Владивостоке стоил около 1 руб. Перевозка по железной дороге до Москвы и

прочие расходы составляли еще 1,4 руб., в результате себестоимость пуда камчатской горбуши в Москве достигала 2,4 руб. брутто или 3 руб. нетто [6, л. 26].

С 9 декабря 1911 г. начал действовать новый сниженный железнодорожный тариф на перевозку соленой рыбы. Будучи приемлемым для продукции из кеты, он признавался по-прежнему достаточно высоким для горбуши, являясь препятствием для ее проникновения в европейскую Россию, где она «могла бы служить дешевым и питательным продуктом для бедного населения». Пятипудовая бочка горбуши (81,5 кг) в Японии в 1911 г. 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 железнодорож-ных тарифов минимум на 25 % [6, 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 проход 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, фрахт японского судна грузоподъемностью 1 500 т со скоростью хода девять узлов и расходом топлива 15—20 т в сутки на месячный срок обходился в 9 500 руб. Суточный фрахт японских пароходов в 1911 г., руб., определялся их грузоподъемностью и, в среднем, составлял: 500 т — 175—200, 2 000 т — 275—300, 2 330 т — 300—320. При заблаговременном месячном фрахте можно было получить скидки от 10 до 30 %. Все это приводило к тому, что 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 японца из Хакодате стоила около 3 руб., а русского из Владивостока — около 8 руб. 65 коп. [6, л. 55].

Месячный фрахт норвежского парохода «Ейгер» грузоподъемностью 1 700 т обходился в 8 000 руб. При перевозке на нем 980 т (остальное место 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, сдерживающим их применение, было то, что большинство промышленников не имели достаточного количества оборотных средств. Иностранные же судовладельцы, в отличие от ДФ, взимавшего фрахт после доставки грузов на место, требовали оплаты вперед.

Содержание экипажей русских судов также стоило 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. Годовое содержание русского судна обходилось в 1,62 раза выше иностранного [6, с. 56].

Для придания своей продукции конкурентноспособности и облегчения ее проникновения на отечественные рынки, русские промышленники высказывали следующие пожелания [6, с. 20—21]:

— о необходимости ДФ взимать одинаковый фрахт со всех промысловых грузов, не ограничиваясь применением льгот только к рыбопродукции. С учетом того, что иностранные судовладельцы брали фрахт в размере около 10 коп. за пуд, предлагалось установить такие же ставки на субсидируемом правительством отечественном 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 погрузке. В этом случае принималось во внимание, что увеличение числа моторных судов соответствовало интересам самого ДФ, облегчая проведение выгрузки на промыслах;

— о взимании с промышленников платы при разгрузке или выгрузке судна своими плавсредствами и рабочими только за использование судового катера.

Часть высказанных предложений была принята во внимание, и к 1913 г. ставки фрахта на груз, перевозимый на судах ДФ, были вновь снижены. Новые тарифы составили, коп. за пуд: соль и промысловый груз — 15—20, продукты питания — 20, прочие товары — 30 [33, с. 17].

Тем не менее, желаемых результатов в ослаблении влияния японцев в дальневосточной рыбопромышленности достигнуто не было: подавляющий перевес по-прежнему находился на их стороне. К концу 1910-х гг. в результате революционных событий и гражданской войны

на русский Дальний Восток оказался отрезан от метрополии, а отечественная рыбопромышленность в охотско-камчатских водах, лишившись финансовой поддержки и рынков сбыта, перестала существовать, попав в полную зависимость от японского капитала. «Насколько велика эта зависимость можно судить из того, что, несмотря на то, что русская капиталистическая рыбопромышленность… существует уже около пятнадцати 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» [27, л. 3 об.—4].

В начале XX в. в Приамурье возник, а затем распространился и на Камчатку 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 предпринимателей Вейнермана и Надецкого.

В 1907 г. на Амуре началась эксплуатация баржи «Рефрижератор» грузоподъемностью 480 т, оборудованной углекислотной холодильной установкой. Она принадлежала предпринимателю Францинскому и обошлась ему в 140 тыс. руб. [32, с. 55—56]. В трюмах баржи на разборных стеллажах замораживали лососей, а затем их перевозили в этих же трюмах.

Первый опыт использования рефрижераторов в камчатских водах относится к 1907 г. — в июле этого года с участка рыбопромышленника Бонди рыбу в Англию вывозил зафрахтованный пароход «Зинобия». Морозили горбушу прямо на нем. Рыбу привозил судовой катер, буксировавший кунгасы с промыслового участка. Результаты заморозки были 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…» [3, с. 253].

Одним из первых собственным рефрижераторным флотом обзавелось «Товарищество тихоокеанских морских промыслов С. Грушецкий и К°». Оно владело 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 он наскочил на скалу в районе Хакодате, получил серьезные повреждения и вынужден был встать

в док для ремонта. Сезон 1907 г. оказался для него потерян [3, с. 247]. В 1908 г. «Роман» промышлял рыбу в устье реки Озерной. В этом году предполагалось выловить 1 500 т, но в действительности добыли 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 возили мороженую рыбу с Камчатки через Одессу и Санкт-Петербург на европейские рынки.

В 1909 г. рефрижераторные пароходы имелись у «Восточно-Азиатской Компании» [32, 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 «Товариществу пароходных предприятий на Дальнем Востоке». После неудачной деятельности Товарищества оно досталось новому владельцу. Замороженная рыба доставлялась на нем в Германию, она находила сбыт и в российском балтийском порту — Риге.

Кроме названных фирм, замороженную рыбу с Камчатки в Европу отправляли рыбопромышленники Галичанин, первый применивший этот способ заготовки, Эриксон, Шазалон и другие [32, с. 56].

В 1911 г. первый опыт отправки мороженой рыбы в Японию предприняла одна из крупнейших японских рыбопромышленных компаний, работавших в камчатских водах, — «Акционерное Общество морских продуктов в Кобе». Она в течение нескольких рыболовных сезонов направляла на западное побережье Камчатки небольшой рефрижераторный пароход, совершавший за навигацию два-три рейса и доставлявший в Японию 25—30 тыс. рыбин [34, с. 28—29].

Главные принципы поддержания регулярной пароходной связи между Охотско-Камчатским краем и материковой Россией через Владивосток сложились на протяжении первых 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 приемника — Совторгфлота.

Оторванность региона от основных центров страны и обусловленное этим политическое и экономическое влияние 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 пароходной 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.

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. *Крамаренко Г. А.* Путешествие в Камчатку и обследование ее в рыболовном отношении в 1907 г. — СПб., 1908.

4. *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.

5. *ЦДНИКО,* ф. 19, оп. 1, д. 23.

6. Журналы совещания рыбопромышленников Дальнего Востока в г. Владивостоке в ноябре 1911 года. Выпуск 3. — Хабаровск, 1911. — 64 с.

7. *ГАКО,* ф. 106, оп. 1, д. 10.

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 ИРГО. — Т. 8. — Вып. 2. — СПб, 1900. — 324 с.

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

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

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

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

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

17. Камчатка в 1923 году. (Обзор Камчатской губернии по данным камчатского губревкома) / Под ред. М. И. Целищева. — Б. м., 1924.

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

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

20. Камчатский листок. Комплект за 1916.

21. Там же, комплект за 1917 г.

22. *Сильницкий А. П.* Поездка в северные округа Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. Т. 6. Вып. 1. — Хабаровск, 1902.

23. Всеподданнейший отчет губернатора Камчатской области действительного статского советника Мономахова за 1912 и 1913 гг.

24. Материалы к познанию русского рыболовства. — Т. 4. Вып. 7. — Петроград, 1915.

25. Материалы к познанию русского рыболовства. — Т. 5. — Вып. 11. — Петроград, 1917.

26. *ГАКО,* ф. 106, оп. 1, д. 63.

27. Там же, ф. 210, оп. 1, д. 5.

28. Там же, д. 2.

29. Там же, д. 3.

30. *ЦДНИКО,* ф. 19, оп. 1, д. 37.

31. Материалы по обследованию охотско-камчатского побережья в 1925 г. (Труд и быт). — Хабаровск, 1925. — 143 с.

32. *Богданов Д.* Обзор Приморской области. — Владивосток, 1909.

33. Отчет Дальневосточного краевого исполнительного комитета за 1925—26 год / Под ред. М. П. Копытина. — Хабаровск, 1927.

34. Справочная книга по рыбопромышленности Дальнего Востока. — Николаевск на Амуре, 1914.

Т. М. КРИВОНОГОВ

КАПИТАН МИРОНОВ

В декабре 1942 г. мне, ученику шестого класса средней школы имени Л. Н. Толстого, пришлось быть постояльцем интерната по улице Микояновской, размещавшегося рядом с теперешней редакцией газеты «Рыбак Камчатки». Мы, полтора десятка учеников с 8-го километра, занимали одно помещение. Отвели нам его по просьбе родителей, так как в школу добираться зимой было очень трудно. Автобусов в то время не было и в помине. Командовал этим помещением комхоз АКО. Надзирала за нами в то время сорокалетняя уборщица. В излишнюю жилплощадь пускали командированных служащих. Обычно это были приезжающие из рыбокомбинатов бухгалтеры и плановики.

Но в один из вечеров к нам пришел необычный постоялец — мужчина в возрасте лет сорока, очень высокий ростом, стройный, подтянутый. Он имел седеющую шевелюру и очень приветливое лицо. Одет он был в черную двубортную флотскую шинель и темно-синий флотский китель. На голове носил черную фуражку с крабом. Человек этот оказался капитаном дальнего плавания одного из судов АКОфлота Александром Ефимовичем Мироновым.

Кино в то время крутили очень редко, и мы, ученики, вечерами сражались в шахматы. Принимал участие в этих играх и Александр Ефимович. Через несколько дней, когда мы были на занятиях, наш постоялец внезапно исчез. Очевидно, дело было таким срочным, что он даже не успел попрощаться с нами…

В нашей семье жить становилось с каждым годом все хуже и хуже. Отец был в армии, а нас у матери было четверо – три брата и сестра. Я был старшим. А тут еще начали брать в ремесленное училище на СРВ, причем помимо воли. Сейчас в это трудно поверить, но тогда за отказ идти в училище грозила тюрьма. Причем и специальность будущим ученикам наши руководящие органы выбирали по своему усмотрению. Мне довелось проработать два сезона на рыбалке и весной 1945 г. посчастливилось поступить в АКОфлот.

Пытался я найти капитана Миронова, но мне один старый моряк ответил, что видел его давненько во Владивостоке, работал он, кажется, на одном из больших пароходов Дальстроя. А в конце 1945 г. мне сказали, что Александр Ефимович уже работает капитаном на пароходе «Сима». Но встретиться по каким-то причинам мне в то время с ним не пришлось...

Война уже закончилась. Но бедность по-прежнему была ужасающая. Как говорят, нечего ни одеть, ни обуть. Законы военного времени были очень суровыми. Безжалостно судили, особенно за воровство. Сроки в десять–пятнадцать лет были как разменная монета. Да еще довеском к этим срокам были пять лет поражения в правах — то есть, лишение избирательного права.

Город в то время был сравнительно небольшой. Большинство людей знали друг друга. Тем более для людей была неожиданностью публикация в газете «Камчатская правда» статьи под рубрикой «Из зала суда». В ней шла речь о том, что капитан парохода «Сима» А. Е. Миронов и бухгалтер Добротин за разбазаривание продуктов питания осуждены каждый на десять лет отбывания в лагерях и пять лет поражения в правах.

Люди в это поверить просто не могли. Все знали капитана Миронова, старпома Лаврентьева, бухгалтера Добротина, завпрода Митю Литвиненко как людей честных и порядочных. Но, как бы то ни было, капитана Миронова и бухгалтера Добротина по приговору городского суда арестовали и взяли под стражу.

В подоплеке этого приговора я сумел разобраться только спустя много месяцев, в декабре 1947 г., когда был пересмотр уголовного дела. Так что же произошло?

В то время для работы на радиоцентре привлекали радистов со стоящих на перестое судов АКОфлота. Работал там какое-то время и радист парохода «Сима» Федя Замятин. И однажды он принес телеграмму за подписью Микояна [1]. В ней говорилось, что экипажам судов, занятых на вывозке рыбопродукции, увеличивается норма продуктов питания. Прилагался список, по сколько граммов чего положено, а также список заменителей (например, крупу на картофель, рыбу на мясо и наоборот). Александр Ефимович и бухгалтер, естественно, обрадовались, получив такой документ, и приняли его к руководству. На радиограмме был подписной номер Микояна. Но флотское начальство ее на суда не разослало — как говорится, положило под сукно.

Продукты эти выделялись именно на те дни, когда производилась погрузка. Но море есть море. На судах АКОфлота, как правило, приходилось перевозить еще и пассажиров. Перед рейсом пассажирам на несколько дней выдавали продукты питания — отоваривали карточки. Но когда пароход приходил на рыбокомбинат, то из-за штормовой погоды выгрузить людей часто не было возможности. А тут уже у них кончались продукты. Волей-неволей надо было кормить пассажиров, чтобы они не умерли голодной смертью. Составлялись акты и в пределах той же нормы пассажирам выделялось продовольствие.

В конце декабря 1946 г. прокуратура начала проверку наличия продуктов на транспортных судах АКОфлота. Вечером на рейде стояла готовая к выходу «Сима». Подошел катер, и на борт поднялись три бухгалтера и следователь транспортной прокуратуры. На другой день, к вечеру, были сняты остатки, проверены все фактуры и другие документы. Радиограмма Микояна во внимание принята не была, так как она была получена неофициально. Также не были приняты во внимание акты на выдачу продуктов питания голодающим пассажирам.

Капитан Миронов и бухгалтер Добротин были сняты с судна и препровождены в отделение милиции. Судили тогда очень оперативно, не рассусоливали. Спустя несколько дней, дав каждому по десять лет и пять лет поражения в правах, их поместили в лагерь, который располагался на месте теперешней областной больницы.

Начались обращения в судебные инстанции и многочисленные ходатайства с просьбой о пересмотре дела. Наконец, в конце ноября 1947 г. в областном суде состоялся пересмотр дела. На заседание пришло много моряков. Прибыло также руководство флота во главе с начальником Павлом Дмитриевичем Киселевым.

Мне в то время было девятнадцать лет. На меня этот суд произвел самое тягостное впечатление, настолько абсурдно все это выглядело.

И вот в ходе заседания адвокат Подурец задал конкретный вопрос судье и руководителям бухгалтерской экспертизы: «Если принять во внимание радиограмму Микояна и акты о выдаче продуктов питания пассажирам ввиду задержки судна в рейсе, будет ли недостача продуктов?» Бухгалтеры в один голос ответили, что, если принять во внимание эти документы, то недостача или излишки могут исчисляться в ста или двухстах граммах. Практически недостачи нет. Адвокат задал резонный вопрос: «А за что тогда мы будем их судить?» Но тут слово берет прокурор и заявляет, что судить Миронова надо за то, что он создавал на судне запасы продуктов (!). Получал на рейс продукты на три или четыре месяца. Тогда ему задал ехидный вопрос начальник АКОфлота Киселев: «А на сколько надо брать запас продуктов, по мнению прокурора?» На что тот, не моргнув глазом, ответил: «Не больше как на месяц. А коль закончатся, так надо спускать шлюпку и недостающее получать на складе рыбокомбината». По этому ответу всем стало ясно, что прокурор несет околесицу.

Наконец-то был вынесен оправдательный приговор. Все вздохнули с облегчением. А люди-то уже почти год отсидели…

В начале декабря 1947 г., после освобождения, Александр Ефимович Миронов получил назначение на танкер «Херсонес» капитаном. Я

в то время был на танкере матросом первого класса. Рейс предстоял во Владивосток.

Вышли мы 6 декабря 1947 г. Дул свежий ветер от норд-веста, подмораживало. Александр Ефимович проложил курс ближе к берегу. А когда прошли мыс Лопатка, стал располагать курсы между островами. Наконец, подошли к мысу Анива, это южная часть острова Сахалин. В сплошной пурге прошли пролив Лаперуза. Миронов не отходил от радиопеленгатора. Выйдя из пролива, он не стал ложиться на курс в направлении мыса Поворотный, а пошел на 270 градусов — это курс ведет прямо на дальневосточный берег. И тут выяснилось, насколько он был предусмотрителен! При подходе к приморскому берегу на нас обрушился норд-вестовый ветер силой до одиннадцати баллов. Началось сильное оледенение. Танкер на глазах стал покрываться льдом. Прижались ближе к берегу и пошли, как говорят, «впритирку».

Начали окалываться. Благодаря принятым мерам и правильно выбираемым курсам благополучно пришли во Владивосток. Отдали якорь 14 декабря 1947 г. Для меня, будущего судоводителя, это был наглядный урок судоводительского мастерства.

Дружба моя с Александром Ефимовичем крепла. Это был действительно настоящий специалист своего дела и человек замечательный. Думаю, стоит о нем немного рассказать.

Родился А. Е. Миронов 21 ноября 1899 г. В 1919 г. он окончил гимназию во Владивостоке. Поступил вначале во Владивостокский университет, но в 1921 г. перешел в училище дальнего плавания (бывшее Александровское). К тому времени оно уже имело название «Техникум водных путей сообщения». Окончил его в 1925 г. по специальности штурман дальнего плавания. После окончания служил в должности командира пограничных кораблей. В это же время на его кораблях начинал службу в должности матроса и главного старшины будущий известный на Дальнем Востоке и Камчатке капитан дальнего плавания Алексей Андреевич Гринько. Крепкая дружба связывала этих людей до самой кончины.

В 1929 г. Александр Ефимович после окончания военной службы поступает на работу в АКО. В 1936 г. при учреждении Морлова (теперешнего Тралфлота) он стал первым капитаном сейнера «Вилюй».

...Как я уже сказал, дружба наша с Мироновым продолжалась. Приходя во Владивосток, я, по возможности, выбирал время навестить Александра Ефимовича. Как-то зашел разговор о том, куда же он девался тогда, в 1942 г., из нашего интерната. Вот что он ответил мне:

— Дело в том, что мой отец занимался рыбалкой [2]. До революции арендовал рыбопромысловые участки в Усть-Большерецке и Опале.

Богатством мы особым не обладали, а порой приходилось сидеть и голодными, когда не подходила рыба. А чтобы расплачиваться за сети, соль, фрахтовку парохода, надо было брать в банке ссуды. Отец меня и брата Петра приучал к труду. В 1909 г. он нас уже взял с собой из Владивостока на Камчатку на промысел. Я начал работать учеником моториста, это в десять лет! Спустя несколько лет на этом же катере работал и брат Петр. Отец умер в 1925 г. Богатства он нам к этому времени не оставил, но оставил в наследство, как Каинову печать, клеймо «сын рыбопромышленника».

В декабре 1942 г. я, будучи капитаном танкера «Максим Горький» [3], должен был сниматься рейсом в США. Там нужно было выполнить текущий ремонт и взять груз. Но меня за два часа до отхода сняли. Был у меня недруг в лице начальника спецчасти АКО. Он решил, а его поддержали: мол, как же можно пустить в Америку сына рыбопромышленника! Возмущенный этим, я взял расчет и прибыл на попутном пароходе пассажиром во Владивосток.

Буквально на другой день я случайно встретил там своего знакомого, капитана парохода «Феликс Дзержинский», который предложил мне пойти к нему старпомом. Судну надо было уже выходить в море, а старпома не было. Я согласился. Пароход этот был самым крупным судном Дальстроя и принадлежал НКВД[4]. Проверка моих документов заняла немного времени. Проверяющие, на мое счастье, поленились заняться этим досконально, и о том, что я «сын рыбопромышленника», не узнали.

Пошли мы в порт Сан-Франциско. Там взяли груз взрывчатки и направились в Магадан с заходом в Петропавловск. Там меня увидели на берегу и сказали моему недругу: «Смотри, ты не выпустил за границу Миронова, а он сейчас ходит в Америку и возит взрывчатку в Магадан на самом большом пароходе Дальстроя!» Но «настучать» на меня он побоялся: все-таки пароход принадлежит НКВД, и уж если ОНИ выпустили «сына рыбопромышленника» в Америку, то соваться со своими замечаниями будет себе дороже…

Проработал я в Дальстрое до августа 1945 г., а потом вернулся в АКОфлот на пароход «Сима»...

Я не удержался и задал вопрос Александру Ефимовичу:

— А как Вы сумели уцелеть в ежовщину, в 1937–1938 гг.?

— А я в середине 1937 г. взял отпуск за три года с отгулами, это было около восьми месяцев. Выехал из Владивостока. Предупредил мать, что писем от меня не будет. Мать догадалась, что я буду в бегах. Ушел в дальнее плавание в Морфлоте и брат Петр. Больше чем две недели на одном месте я не был. Исколесил весь Советский Союз. После мать рассказывала, что приходили к нам домой несколько раз двое

молодых мужчин в серых плащах и хромовых сапогах. Спрашивали, где сыновья. А та отвечала, что, наверное, в море, они моряки, где же им еще быть? Простым глазом было видно, что это были душегубы из НКВД. Дали номер телефона и просили позвонить, как только появятся от нас весточки.

Но в 1938 г. волна репрессий немного спала, и я прибыл в АКО, в Петропавловск. Таким образом, я и уцелел. А сколько «замели» за это время невинных людей!..

…Когда-то, примерно в начале века, про эту власть сказал известный поэт Яков Надсон:

Спешат безумные вожди,
Впотьмах гоняются за призраком свободы,
Сулят блаженство впереди,
Но лишь на рабство злейшее ведут народы…

К этим пророческим словам и добавить нечего.

С именем капитана Миронова связана еще одна легенда, долго передававшаяся моряками из уст в уста. Однажды, в середине 1930-х гг., он, находясь в очередном рейсе, неоднократно получал от руководства АКО противоречивые указания об изменении направления движения судна. На очередной приказ капитан ответил: «Никто пути пройдённого у нас не отберет!» — и пошел по первоначальному маршруту [5]. Этот поступок, ставший своеобразным ответом на непродуманную систему управления движением флота, требовал определенного мужества: жесткая авторитарная система самостоятельности не терпела. Но и на этот раз все обошлось благополучно. По этому ответу капитана знал дальневосточный флот: «А, это тот Миронов, который дал телеграмму…»

Прожил Александр Ефимович жизнь долгую — девяносто лет. Командовал самыми большими судами АКО: «Ительмен», «Сима», «Орочон». До смертного часа ходил на своих ногах и сохранял ясный ум. Похоронен на Морском кладбище во Владивостоке. Перед смертью говорил мне: «Знаешь, Тимофей, как хочется, чтобы после моей кончины назвали хотя бы катер моим именем…»

Но этой мечте капитана Миронова не суждено было исполниться [6]. Мир праху твоему, Александр Ефимович!

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] А. И. Микоян — заместитель председателя Совета Народных Комиссаров СССР, позже Совета Министров СССР, курировал рыбную промышленность.

[2] Е. М. Миронов — один из первых камчатских рыбопромышленников. В 1912 г. содержал участки на р. Опала в западно-камчатском промысловом районе и на р. Дранка в восточно-камчатском районе.

[3] Первый рыбацкий танкер на Камчатке. Построен в Японии в 1937 г. Грузоподъемность 1000 т. Вступил в состав АКОфлота в ноябре 1937 г. В годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.) судно неоднократно ходило в США, где принимало груз спирта, авиационного и дизельного топлива.

[4] Народный Комиссариат внутренних дел СССР. Совмещал функции тайной полиции, контрразведки, милиции, системы исправительно-трудовых лагерей. Являлся неограниченным резервом бесплатной рабочей силы в лице заключенных для «великих сталинских строек». Одной из них было сооружение города и порта в б. Нагаева (будущего Магадана), которое вел «Дальстрой».

[5] Частое изменение уже утвержденных маршрутов было настоящим бичом АКОфлота. Вот, например, что по этому поводу 3 августа 1940 г. писала газета «Камчатская правда»: «судами командуют все, кому только не лень. Пароходами командуют: из АКО тт. Емельянов, Дедков, Макштас, Драбкин, Матусевич (начальник АКО, его заместители, начальник и главный диспетчер АКОфлота. — *прим. ред.*); из Владивостока – начальник Главка тов. Захаров, его заместители: Ящеенко и Штец, начальник управления флотом тов. Гинер, морагент тов. Иоффе. Командует отдельными судами и замнаркома т. Николаев. И все по-разному. Попробуй разобраться в этих командах…»

[6] Может быть, современным камчатским судовладельцам стоит подумать об увековечении имен наших знаменитых моряков, внесших вклад в освоение полуострова, и переименовать суда, носящие ныне экзотические, непонятно что обозначающие заграничные названия?

Первым государственным рыбопромышленным предприятием на Камчатке стало Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество (ОКАРО), образованное 3 мая 1924 г. Его учредили Дальгосрыбпром, Дальгосторг и Центросоюз. Уставной капитал ОКАРО составил один миллион руб. Задачами общества являлись эксплуатация рыбных промыслов, торговля, скупка пушнины и золота.

В 1924 г. ОКАРО имело в районе Усть-Камчатска три рыболовных участка: два речных и один морской. Морской промысел оно не эксплуатировало, а сдавало японской фирме «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша». Неподалеку от Большерецка общество владело пятью речными и одним морским участками. На последнем работала частная компания «Тихоокеанские морские промыслы С. Грушецкий и К°». В 1924 г. ОКАРО открыло 26 пушных факторий на островах. В следующем году все они перешли Дальгосторгу.

Всего за 1924 г. ОКАРО добыло 6 388 072 шт. лососей, приготовило 10 119 пудов икры. Общая себестоимость его продукции составила 1 336 583 руб. На промыслах общества работали 342 русских, 313 японских рабочих и 9 служащих. Аппарат ОКАРО во Владивостоке насчитывал 17 чел.

Ниже приведен доклад члена правления ОКАРО К. И. Воронова, ответственного за деятельность общества в западно-камчатском районе, о его первом промысловом сезоне.

К. И. ВОРОНОВ

ДОКЛАД ПРАВЛЕНИЮ ОКАРО О РАБОТЕ ОБЩЕСТВА НА ЗАПАДНОЙ КАМЧАТКЕ В 1924 ГОДУ

В навигационный сезон 1924 г. мне поручено было вести руководство операциями нашего Общества на западном берегу полуострова Камчатки… На моей обязанности лежало: 1) наблюдение за работами наших рыбных промыслов на р. Большой, 2) в целях установления на западном берегу дальнейшего плана работ по рыбной части — подробное ознакомление с состоянием консервного завода на р. Большой, а если позволят обстоятельства, — и на р. Озерной.

Сверх того, мне надлежало вести наблюдение за организацией наших пушных факторий на западном берегу, а также, вследствие специального соглашения между нашим Обществом и Дальвнешторгом, — фактически принять товары, движимое и недвижимое имущество от ликвидирующейся фирмы «Гудзон-Бей»[1].

Отъезд из Владивостока на Камчатку и связанные с этим операции. Для обслуживания западного берега Обществом был зафрахтован

пароход Доброфлота «Эривань», который вышел из Владивостока на Камчатку 15 июня, зайдя в японские порты Хакодате и Отару. В район р. Большой «Эривань» прибыла 27 июня и в этот же день приступила к разгрузке, высадив в первую очередь рабочих и служащих.

Прежде чем прейти к дальнейшему изложению своего доклада, считаю необходимым остановиться на двух обстоятельствах: 1) на выгрузке парохода «Эривань» во Владивостоке и 2) на заходе его в японский порт Отару.

Погрузка «Эривани» во Владивостоке шла довольно нервно, что объясняется, отчасти, краткостью времени, предназначенного на погрузку. Благодаря спешке, некоторые объемистые грузы остались на берегу, так как для них не оказалось места на пароходе; справедливость требует отметить, что оставшихся грузов было немного. Другая же, значительно большая, часть грузов (в основном направленная на Командоры), благодаря несвоевременному прибытию их к судну, оказалась погруженной не совсем правильно.

Вследствие этого грузоподъемность судна не была полностью используема, почему часть груза, как отмечалось уже, осталась на берегу. Судно вышло из Владивостока, имея небольшой крен на правый борт; крен в дальнейшем, когда в Хакодате пароход был догружен, увеличился. В смысле безопасности плавания крен, конечно, не имел существенного значения, гораздо неприятнее и, конечно, опаснее, [оказалась] чрезмерная загруженность палуб легковоспламеняющимися веществами, в частности, лесом. Опасность в данном случае двойная: от неосторожного обращения с огнем пароход легко мог превратиться в пылающий костер. Эта опасность усугублялась большим количеством пассажиров, которые в случае тревоги легко поддались бы панике, и сильно тормозили бы свободное распоряжение противопожарными средствами.

С другой стороны, хотя весной в наших водах сильные штормы бывают нечасто, но тем не мене приходится все-таки и весной принимать их во внимание. Во время же хорошего шторма с перегруженных палуб волны могли бы смыть груз и, тем более, что этот груз, ввиду его обилия, не представлялось возможным закрепить как следует.

Теперь второе обстоятельство — заход «Эривани» в Отару. Обычно наши пароходы, следующие на Камчатку, заходят в Хакодате. Здесь они принимают японских рабочих, неводную дель, соль и много всяких других грузов, необходимых для производства рыбного промысла. По большей части здесь наши пароходы забирают и уголь. Тем не менее, в прошлом году Центросоюз[2], а в этом году и мы направляли наши пароходы за углем в Отару на том основании, что в этом порту уголь дешевле, чем в Хакодате. Таким образом, наши пароходы, направляясь на Камчатку, заходили в два японских порта: в Хакодате и Отару.

Я сомневаюсь в целесообразности захода пароходов за углем в Отару. Необходима весьма значительная разница в цене на уголь, чтобы оправдать такой заход. В самом деле, пароход «Эривань» взял в Отару 700 т, затратив на это двое суток. В Отару уголь дешевле, чем в Хакодате на 1,5—2 иены, следовательно, экономия выразиться в 1 050—1 400 иен, заход же парохода в Отару и стоянка его там в течение двух суток обойдется не менее этой суммы, считая лишь расходы по фрахту и другие узкопароходские. Разница, если не точно определять цифрой, в сущности, будет незначительна, и не в пользу Отару, но эта разница возрастает, если учесть приватные расходы, связанные с заходом в каждый заграничный порт.

Надо иметь в виду, что пароходы, идущие в Камчатку, имеют много пассажиров, главным образом, рабочих, которые, говорю по личным наблюдениям, не особенно ценят свои деньги. Всякий новый иностранный порт служит для них приманкой, они отправляются на берег и частенько пропивают не только что с ними, но и не их. Попытки администрации судна и местных властей не спускать рабочих на берег встречаются ими весьма враждебно.

Далее, ежедневно содержание рабочих и служащих, находящихся на борту парохода «Эривань» во время захода его в Отару, обходилось около 350 руб. в сутки. Потеряно на заход двое суток, то есть, оценивая расходы по этой линии, до 700 руб. Таким образом, если, оценивая заход в Отару, учесть излишне потраченное время, дополнительные расходы рабочих и вообще пассажиров и проч., окажется, что этот заход не имеет смысла, не целесообразен. По-моему, лучше переплатить за уголь две иены на тонну, но взять его в Хакодате.

Но, конечно, было бы весьма желательно снабжать наши пароходы углем во Владивостоке при условии, что цены на приморский уголь будут хотя бы мало-мальски приемлемы. В вопросе утилизации приморского угля навстречу друг другу должны пойти и копи, и наше Общество ввиду обоюдной выгоды: мы, получив уголь во Владивостоке, имеем возможность экономнее загружать пароход, а копи — сбывать свою продукцию. Кроме того, и валюта, затрачиваемая нами на приобретение угля, каковая в таком случае останется внутри страны.

Разгрузка парохода «Эривань» на р. Большой. Мнение докладчика о катерах, как о главной принадлежности разгрузки. Итак, «Эривань» пришла в район р. Большой 27 июня и в этот же день приступила к разгрузке, которая продолжалась около трех суток. При наших разгрузочных средствах и стоявшей в то время благополучной погоде, разгрузку «Эривани» можно было бы закончить и ранее трех суток, но у нас было немало дефектов. К моменту разгрузки «Эривани» мы располагали тремя катерами: два промысловых «Крестьянин» и «Рабочий»,

и один пароходский, но самый мощный. «Крестьянин» почти не работал ввиду неисправности мотора. Кстати, отмечу, [что] на «Крестьянине» — лучший во Владивостоке моторист. Пароходский катер также работал с большими перерывами и, в сущности, вся работа по выгрузке была проведена «Рабочим».

Несколько слов о катерах вообще. Общее стремление у нас, да и у частных предприятий, иметь для Камчатки катера с сильными моторами. Работая на Камчатке уже шесть лет, до сего года [я] не имел серьезных возражений против этой истины. Однако, нынче, наблюдая погрузку парохода в районе р. Ичи, я начал сомневаться в абсолютной справедливости этой истины. На р. Иче с морского берега на «Эривань» было погружено до 45 000 пудов рыбных продуктов, принадлежащих рыбопромышленнику Хрипко.

Условия погрузки в этом месте обычные для западного берега, никаких преимуществ по сравнению с другими пунктами не имеется. Вся погрузка проведена была небольшим катером, или вернее, моторной лодкой с мощностью машины до 14 сил, машина легкого автомобильного типа, никаких палуб на этом судне не было и лишь над мотором [имелась] покрышка из брезента. Катер чрезвычайно легкий, что на Камчатке весьма ценно: тяжелый катер при начинающемся шторме трудно вытащить на берег или пароход, а потому, имея уже отдаленные признаки наступающего шторма, приходится приостанавливать работу и убирать катер, если не решаются его оставлять штормовать в море.

Нынче при выгрузке товаров на пушные фактории, «Эривань» имела весьма тяжелый катер (до 10 т). Катер, хотя и сильный, но, ввиду своей тяжести, чрезвычайно неудобный. Мы потеряли много ценного времени только потому, что имели этот катер. Спуск его на воду и подъем на борт «Эривани» всегда составляли чуть ли не событие, создавая большие затруднения для команды. Во время спуска или подъема этого катера, каждую минуту мы опасались, как бы не сломалась мачта, что весьма вероятно на плохо ремонтируемых пароходах Доброфлота. При небольшой уже волне при подъеме или спуске катер раскачивается, грозя или разбить себе корпус, или повредить надпалубные постройки судна, что и бывало на «Эривани».

Одним словом, тяжелый катер представляет много затруднений, независимо от того, на берегу ли его база или, как было у нас, на борту судна. Далее, при буксировке кунгасов малый катер имеет детально существенное преимущество перед большим, тяжелым: в тихую погоду, когда катер ведет кунгасы, буксир почти все время равномерно натянут, кунгасы при этом испытывают одинаковое постоянное воздействие. Однако штилевые погоды на Камчатке бывают нечасто, погрузка и выгрузка происходит по большей части при волне, в этом случае

буксир дает то слабину, то быстро натягивается как струна, дернув вперед кунгас. Если катер сильный, такие подергивания быстро расшатывают кунгас, при слабом катере сила подергивания значительно ослабляется.

Таким образом, не отрицая, конечно, крупного значения больших катеров на Камчатке, считаю, что пренебрежительное отношение к маленьким катерам в значительной степени есть недоразумение, и нам это обстоятельство надо учесть, в особенности при снабжении факторий. Конечно, корпус небольшого катера должен быть соответственно построен, тогда во многих случаях он со значительной выгодой заменит большой, дорогостоящий.

Операции на р. Кошегочек. После выгрузки на р. Большой, пароход «Эривань» направился по р. Кошегочек чтобы забрать там соль и другие товары, принадлежащие фирме «Кунст и Альберт» и проданные нам. Кошегочинское имущество было доставлено на р. Большую, выгружено здесь, и 11 июля «Эривань» отправилась на Командоры с грузом Дальрыбы [3]...

На Кошегочике раньше был промысел, субсидируемый Кунстом, который после трех лет неудачной работы ликвидировал свои рыбные дела, задешево уступив нам все, что имелось на промыслах и, главным образом, соль, которая, находясь в джутовых мешках, в значительном количестве при перевозке на р. Большую, рассыпалась, чему способствовал так же и крупный вес отдельных мест — шесть пудов. По этому случаю необходимо напомнить, что: 1) рогожные мешки, в которых идет на Камчатку японская соль, удобнее и 2) при условиях камчатской выгрузки вес мест не должен превышать четыре пуда.

На р. Большой в истекшем рыболовном сезоне мы располагали пятью засольными участками. Промыслы бывших частных арендаторов (Грушецкий, Шатик и др.) перешли к нам. Из старых арендаторов на р. Большой (на 18-ой версте) остался лишь один Гурин, который в будущем сезоне, видимо, также ликвидируется. За все пять участков общая ежегодная аренда составляет 25 750 руб. с нормой вылова в 180 000 пудов. На одном засольном [участке] под названием «6-я верста» нам было предоставлено право лова. Кроме речных участков в районе р. Большой, мы арендовали [участок] № 302 с арендной платой в 11 000 руб. и нормой вылова в 70 000 пудов. В этом году мы сами на нем не работали. В последующем же нам необходимо на нем организовать промысел самостоятельно.

Имея пять участков, мы, в целях экономии, сосредоточили обработку на трех базах, выбрав для этого бывшие участки Центросоюза (11-я и 13-я верста) и Грушецкого (6-я верста).

Взаимоотношения с арендаторами. Таким образом, два участка нами не были заняты. Однако по договору с правлением Дальрыбы, новый арендатор, то есть мы, обязан принять от старого все промысловые постройки по добровольному соглашению или при участии арбитра. Нам также предложено было на всех заарендованных нами участках принять постройки старых арендаторов. Мы отказались это сделать в отношении тех участков, кои нами фактически не эксплуатировались. Чтобы, однако, не создавать из-за этого недоразумений, мы вошли со старыми арендаторами в… договорные отношения по вопросу о постройках и, так или иначе, но достигли обоюдного соглашения.

Только в одном случае — для участка Шатика — нам потребовался арбитр. Так как вопрос о постройках Шатика до сих пор не разрешен, считаю полезным остановиться несколько на нем, тем более, что вопрос этот имеет принципиальное значение.

Требование приема построек от старого арендатора в свое время имело смысл: постепенно застраивались рыбопромышленные участки. Новый серьезный арендатор-рыбопромышленник, садясь на пустой участок при таких условиях, мог смело его застраивать, полагая, что если на следующий срок аренды ему этого участка не достанется, он получит стоимость постройки. Однако, открывая то или другое количество участков на какой-либо реке, Управление рыболовства сообразовывалось лишь мощью реки, но не с экономическими возможностями. При таких условиях на двух реках примерно одинаковой мощности [имелось] различное количество арендаторов и баз по обработке рыбы.

Каждый частный арендатор создавал себе базу, обзаводясь необходимыми промысловыми постройками. В связи с этим на р. Камчатке, по ценности продукции более мощной, чем р. Большая, был один предприниматель, на р. Большой — шесть. Теперь, получив р. Большую в единоличное пользование, мы должны стремиться возможно рациональнее поставить на ней рыбное дело, удешевив стоимость продукции. Стремясь к выполнению поставленной задачи, мы в первую очередь сократили количество баз по обработке рыбы: так, формально являясь арендатором пяти участков, в этом году обработку сосредоточили только на трех. В целях наибольшей концентрации обработки и дальнейшего сокращения расходов по заготовке рыбы, мы намереваемся еще уменьшить количество баз.

В связи с этим, бывшим засольным участком Шатика, а также и постройками, мы не пользуемся и пользоваться для рыбных целей не будем, так как при единоличной аренде засольный участок Шатика на р. Большой совершенно не нужен. Теперь, когда в рыбной промышленности работают крупные акционерные общества, случаев, аналогичных только что приведенному, будет немало. Очевидно, старая точка зрения управления Дальрыбы по вопросу о постройках бывших

арендаторов должна быть пересмотрена в интересах развивающейся крупной государственной рыбной промышленности.

Итак, на р. Большой у нас было три базы: 6-я, 11-я и 13-я версты. На 6-й версте (бывшей Грушецкого) мы пользовались необходимыми нам существующими здесь постройками на основании особого соглашения с Грушецким; значительная часть построек, которыми мы пользовались, пришлось ремонтировать, а... пристань построить вновь. На 11-й версте, приняв старые постройки от Центросоюза и подремонтировав их, пришлось этим и ограничиться, и новых не возводить. Устроена была лишь пристань. На 13-й [версте], также бывшем участке Центросоюза, были приняты старые постройки, но ввиду того, что 13-я верста является главной базой, обслуживающей все промыслы, здесь расширены были некоторые старые постройки и возведены новые. Всего построек на 11-й и 13-й верстах было принято на 3 526 руб. и настроено вновь на 8 000 руб.

Характеристика рыболовного сезона на р. Большой. Можно считать, что подготовка к рыболовному сезону на р. Большой продолжалась три недели, включая сюда и затраченное на кошегочинские операции время.

19 июня в реке появилась рыба в промысловом количестве и на самом ближайшем нашем промысле (6-ая верста) в этот день на пробной тоне поймано было около 17 000 шт. горбуши. На следующих от устья наших промыслах (11-я и 13-я версты) рыба стала появляться, соответственно, на одни — двое сутки позже. Горбуша нынче шла весьма дружно и долго, можно сказать, что в среднем для всей реки сезон продолжался три недели. К сожалению, горбуша была очень мелкая по нормам Дальрыбы, установленным на основании данных ряда лет. На пуд горбуши японского засола идет 18 шт., нынче же на пуд пошло не менее 24—25... Такой обильный ход горбуши был для нас даже обременительным.

Надо отметить, что при значительной цене на рыбу-сырец, уплачиваемую населению, нам себестоимость горбуши (в японском засоле) обходится довольно дорого (7,5 коп.). При современной коньюктуре горбушечного рынка, рыбу трудно ликвидировать не только с прибылью, но без убытка, и только икра остается как чистая прибыль или покрывает убытки. При большом ходе рыбы рабочие не успевают с обработкой, икра же из рыбы, пролежавшей на пристани свыше шести часов, в дело не идет. На речных участках нынче было очень мало кеты, а позже и кижуча.

Морские [участки] также мало ловили крупной рыбы. Одним словом, хотя рыбы много было, но качественно улов надо считать ниже среднего. Всего на трех базах нами было принято 3 012 000 горбуши,

до 1 000 кеты и кижуча, приготовлено икры 4 700 пудов. Отмечу, что условная себестоимость пуда икры нам обходиться в 2,5 руб.

Невыполнение нормы вылова. Последствия. По нормам, установленным Дальрыбой, мы на всех участках обязаны были принять 180 000 пудов, или считая по 18 шт. на пуд, — 3 240 000 горбуши. Таким образом, мы недовыполнили по норме выше 200 000 шт. исключительно по недостатку соли, которой у нас на р. Большой было заготовлено мало. В связи с невыполнением нормы вылова, население в лице правления Союза рыбаков потребовало от меня одобрить сдачу рыбы японцам. Это требование было поддержано рыболовным надзором. Я отказался дать в письменной форме согласие на сдачу рыбы с реки японцам, а также быть посредником между ловцами и японцами. Так как вокруг этого вопроса создалось немало шуму на местах и здесь, на материке, считаю необходимым остановиться на нем подробнее.

Напомню о давнем стремлении японцев в реки, куда они официально не могли иметь доступа по конвенции 1907 г. Когда в 1922 г. конвенция была аннулирована, это положение, однако, осталось в силе. Стремление японцев в реки имеет свои основания, еще больше оснований имеет упорное сопротивление русских, защищающих свое право на реке. Не буду останавливаться на этой борьбе, имеющей свою историю, отмечу лишь, что под тем или иным предлогом японцам все-таки удавалось проникать в реки. До этого года работали они и в р. Большой, принимая от населения рыбу. Японцы часто не считают, будет ли это экономически рентабельно. Им необходимо создать побольше прецедентов, чтобы в свое время обосновать политически свое требование на реки.

Нынче, когда обнаружилось, что мы не сможем принять всей рыбы, назначенной нам по норме, Союз рыбаков под предлогом недобора потребовал, как уже сообщалось, санкционировать сдачу рыбы японцам. Слов нет, претензии Союза имели свои основания, но, к сожалению, местное население не учитывало, что в этом вопросе имеется элемент и государственного характера. Сверх этого, я хорошо понимал, на каких условиях мы работаем на р. Камчатке и что доходы с этой реки составляют довольно существенную для нас поддержку, в особенности на первых порах нашего существования.

Мы сознаем, что наша работа на р. Камчатке, пожалуй, даже позорна, но за этот позор, за посредничество между населением и японцами, мы получаем приличную сумму, которая даст нам возможность встать на ноги. Отойти от р. Большой и предоставить японцам войти в непосредственную связь с населением я боялся, ибо это пробивало бы брешь в камчатской системе: если в этом году население на р. Большой добилось [бы] непосредственной сдачи рыбы японцам, то в будущем

году того же может потребовать население на р. Камчатке, где японцы за рыбу могут дать значительно дороже нас.

Мысль о нашем посредничестве между японцами и ловцами возникла во мне, как только выяснилось, что рыбы от населения мы не сможем принять. Позже со стороны надзора мне последовало предложение принять такое посредничество, то есть принимать рыбу от нас и сдавать ее японцам. По каким же ценам мы могли сдавать рыбу японцам? Не гоняясь за прибылью, мы могли сдавать японцам горбушу не дешевле 2,75—3 коп. за штуку. В самом деле, мы платим населению 1,5 коп. за штуку; арендная плата, а сверх нормы попудный сбор составляют не менее 1 коп. плюс еще расходы по содержанию аппарата.

Когда негласно японцам стали известны эти расчеты, они, видимо, в значительно степени потеряли интерес к речной рыбе, за которую в прошлые годы им приходилось платить много дешевле, о чем сужу потому, что в последние дни хода рыбы, напор со стороны населения на меня был не столь стремительный, как раньше. Кроме этого, я уклонялся от посредничества и потому, что считаю, что разговор о [нем] должен вестись во Владивостоке в Правлении…

Доверенный Ничиро[4] г. Синдо, принимавший от населения рыбу на р. Большой и раньше, и заготовивший в нынешнем сезоне соли для этой цели не менее чем [на] два миллиона горбуши, был в свое время во Владивостоке и не разу в Правлении не поднял вопроса о предоставлении ему части рыбы с р. Большой. Он хорошо знал, что делает, так как в Правлении ему пришлось бы торговаться и, в конце концов, уплатить за рыбу что следует, тогда как на месте он всегда имеет на своей стороне население, так как может дать дороже нашего, потому что вносил бы сравнительно невысокий попудный сбор, а не арендную плату, как мы, и сохранил бы в своем кармане нашу компенсацию за передаваемую в сроки рыбу. При таких условиях мне, атакуемому со всех сторон, трудно было бы достигнуть с японцами мало-мальски приемлемого для нас соглашения.

Вот в общих чертах те соображения, которые вынудили меня протестовать против сдачи рыбы японцам. Считаю необходимым добавить, что разговоры о якобы больших убытках, понесенных населением, не имеют под собой серьезной почвы. Как выяснилось теперь, мы не добрали до нормы 200.000 горбуш, то есть лишили население заработка в 3000 руб. Правда, японцы приняли бы не только эти 200 000 шт., но и свыше нормы, тем более что это разрешалось управлением Дальрыбы, но, повторяю, они не стремились особенно к речной рыбе, так как она была мелка и в изобилии [шла] на морских участках.

Об увеличении нормы вылова на р. Большой. Чтобы покончить с эти вопросом, остановлюсь вкратце на норме вылова. До передачи всех

участков на р. Большой, как мною уже отмечалось, там было много частных предпринимателей. Количество принимаемой ими рыбы, в среднем, не опускалось ниже шести миллионов штук. В этом году норма реку не превышала четырех миллионов штук, тогда как население увеличилось. Так, в этом году ловцов было почти вдвое больше, чем в прошлом. Понятно, что заработок на одного ловца значительно уменьшился. Нет оснований считать, что четыре миллиона горбуш являются пределом для этой реки, можно утверждать, что увеличение нормы до пяти миллионов не отразиться на рыбном запасе реки.

Взаимоотношения с ловецким населением. К моменту лова рыбы на косе р. Большой начинают собираться ловцы с окрестных селений. Раньше рыбачили ловцы, проживающие лишь в ближайших к косе селениях. Нынче были ловцы из отдаленных селений. Всего ловцов собралось около 200 чел. (в прошлом году их было 150 чел.). Все они были объединены в Союз и управлялись через его исполнительный орган — Правление.

Для нас организованная масса является более желательной, чем одиночки-рыбаки или даже отдельные артели. Как характерную особенность р. Большой, отмечу, что рыбаки здесь не имеют своих орудий лова, которые должны предоставляться рыбопромышленником. Если не ошибаюсь, это единственный случай во всем Охотско-Камчатском крае. В этом году мы не решались нарушать существующий обычай и предоставили ловцам потребное для них количество неводов.

Как перед началом прошлогоднего рыболовного сезона, так и нынче, много времени отняли переговоры с ловцами относительно цены на сдаваемую им рыбу и цены за продаваемые нами товары. В конце концов достигнуто было соглашение, по которому цена на рыбу оставлена прошлогодняя, то есть горбуша — 1,5 коп. за штуку, за кету и красную — 15 коп., кижуч — 20 коп., цены на товары понижены на 10 %.

Конечно, когда заключалось соглашение с ловцами, трудно было предвидеть, что горбуши будет много, но мелкой, за которую платить 1,5 коп. убыточно, в особенности при понижении цен на товары. Опыт прошлого года побуждал нас пойти на уступки, тогда как между Центросоюзом и ловцами соглашение было достигнуто, но уже после начала хода рыбы, что для обеих сторон надо считать убыточным.

Вообще же ловцы, зная, что мы имеем лишь право скупа рыбы, но не лова, при заключении договоров с нами оказываются в лучших условиях и имеют тенденцию предъявлять столь тяжелые условия, что самый промысел становиться убыточным. Так и в этом году они упорно добивались понижения цен на товары по сравнению с прошлогодними, несмотря на то, что цены на рыбу были прошлогодние. Я уже констатировал, что они в этом отношении достигли успеха: цены на товары были понижены. Скажу откровенно: мы не имели оснований

уступать. Раз цены на рыбу прошлогодние, такие же прошлогодние цены должны быть и на товары, но, видимо, у нас нервы были слабее, чем у рыбаков: мы ввиду надвигающегося хода рыбы, боясь упустить рыбу, пошли на частичные уступки.

Если бы благодаря упорству сторон ход рыбы был бы пропущен, вина за последствия этого, безусловно, в значительной степени была бы возложена на нас. В дальнейшем для парализования чрезмерных требований рыбаков, крайне необходимо на всех наших участках предоставить нам право лова рыбы. Конечно, этим правом мы будем пользоваться чрезвычайно осторожно, и население не останется без заработка. Нынче мы имели право лова на 6-й версте, но здесь исключительно принимали рыбу, хотя стоит отметить одно чрезвычайно важное обстоятельство. При организации собственного лова расходы на добычу не превысили бы 0,5 коп. на штуку, тогда как населению мы платим 1,5 коп., то есть, переплачиваем минимум 1 коп. на горбуше. Таким образом, нынче мы переплатили населению не менее 30 000 руб., не считая стоимости неводов и также ремонт тех бараков, в которых проживали ловцы во время сезона.

В дальнейшем, когда норма вылова на р. Большой будет увеличена до пяти миллионов горбуши, что неизбежно, наш переплаты населению превысят 50 000 руб. при нынешней цене на рыботовары. Конечно, при таких условиях р. Большая вряд ли даст нам когда-либо прибыль, оправдывающую затраты и усилия, которые производятся в целях организации промысла на ней. К этому еще приходится добавить чрезвычайно низкую стоимость продукции, так как горбуша идет в японский засол и продается на дешевом китайском рынке.

Рабочий вопрос на р. Большой. Остановимся теперь на рабочем вопросе. Всего рабочих русских и служащих, взятых из Владивостока и приглашенных на месте, было 240 чел., японцев — 120 чел. Средний заработок русских рабочих за сезон составляет 240 руб.; японцев, включая сюда и содержание — 190 руб. Всего на содержание рабочей силы израсходовано до 90 000 руб.

Наши взаимоотношения с русскими рабочими регулируются коллективными договорами, заключенными Союзом пищевиков с рыбопромышленниками. На местах действовал местком РКК [5] и на 13-й версте имел пребывание профуполномоченный.

Прежде всего, отмечу, что по договору с управлением Дальрыбы, на речных участках мы обязаны иметь русских рабочих не менее двух третей, а иностранных — только одну треть. Нет сомнения, что если бы ни это обстоятельство, везде количество рабочих на промыслах было бы чрезвычайно ограничено. Могу 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.

Такого рода выводы известны были мне и раньше, и нынче на промыслах путем тщательного сравнения работы японцев и русских, я хотел бы эти выводы только проверить. К сожалению, все мои наблюдения были не в пользу русских рабочих. Достаточно несколько характерных картинок. Происходит выгрузка кунгасов с парохода. Русские рабочие на берегу. К берегу катер подводит, скажем, груженый кунгас. Японцы на кунгасе деятельно суетятся, и после нескольких ловких манипуляций они причаливают к берегу, подают сходни и начинается выгрузка — работа русских, которые выстраиваются в очередь, как автоматы, совершено безучастные к тому, что делается.

Двое в кунгасе взваливают мешок на подходящего из очереди рабочего, который флегматично отходит со своей ношей и медленно, как бы считая шаги, направляется к выгруженным уже мешкам с солью. [Если по каким-либо] причинам [рабочие в кунгасе] замешкаются, и им потребуется посторонняя помощь, ближайшие рабочие в очереди никогда по своей инициативе не догадаются им помочь, и очередь человек в двадцать пять—тридцать будет стоять, ожидая, когда те двое в кунгасе справятся сами.

Другое дело японцы. Они 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. Бывают, 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.

Проводя параллели между японцами и русскими, я имею в виду сушу: никакого сравнения не может быть между нашими русскими промысловыми рабочими и японцами при работах на море. Море — родная стихия японцев и здесь они вне конкуренции. Особенно плохо работают русские рабочие нынче, что по моему впечатлению в значительной степени объясняется неудачно составленным коллективным договором. Плохо работали русские нынче у нас на р. Большой, но как я лично убедился, еще хуже они работали у частных промышленников на западном берегу.

В коллективном договоре, заключенном на сезон 1924 г., много ошибок, и главная из них — это сверхурочная оплата труда. По-моему, рабочие живее бы отнеслись к своим обязанностям, если бы они были хотя [бы] немного заинтересованы в деле. В этом отношении договор

1923 г. удачнее, так как в нем предусматривалось премиальное вознаграждение. Нынче же у рабочего не было никакого побудительного стимула так или иначе торопиться: отработав восемь часов, он заботился, чтобы работа оставалась и на сверхурочные. В коллективном договоре на 1925 г. необходимо все это предусмотреть; на некоторые промысловые работы могла бы быть введена и сдельщина.

Не могу обойти молчанием того положения, какое создается при выработке коллективного договора у представителей рабочих и у рыбопромышленников. Это две враждебных стороны... Ведь в настоящее время три четверти рыбной промышленности сосредоточено в руках государства и кооперации. Союзу пищевиков, членами коего являются наши рабочие, желательно устроить возможно большее число своих членов... 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. В смысле подбора и, пожалуй, воспитания рабочей массы, профсоюз много мог сделать, идя рука об руку хотя бы с государственной и кооперативной промышленностью.

Нельзя обойти молчанием и того развращающего влияния, которое русские рабочие оказывают на японских. Эти последние также довольно быстро начинают усваивать отрицательные стороны первых, и уже на русских промыслах японский рабочий далеко не тот, что у своего капиталиста.

Все, что говорилось мною о русских рабочих, касается исключительно чернорабочих. Справедливость требует отметить, что русские квалифицированные рабочие (плотники, бондари, икрянщики и пр.) значительно лучше всей массы чернорабочих.

Считаю необходимым остановиться теперь на вопросе об использовании в качестве рабочих местного населения. Вообще на Камчатке в течение рыболовного сезона рабочих достать очень трудно, а в некоторых местах и даже невозможно. Бывало, что привезенные с материка на ту или иную рыбалку рабочие покидали своего хозяина-рыбопромышленника и занимались более выгодной работой. На р. Большой, ввиду большого притока переселенцев-корейцев, на всех уже не хватает обычной работы. Далеко не каждый охотится, но на всех уже не хватает зверя, который к тому же начал вырождаться. Рыба, хотя заметно и не уменьшается, но количество ловцов сильно возрастает. Это возрастание должно иметь какой-то предел, ибо сейчас уже заработки населения незначительны. Надо изыскать [ему] другую работу.

Союз рыбаков и охотников на р. Большой, отказав артели корейцев в приеме их в число ловцов, обратился к нам с просьбой устроить эту артель где-либо на промыслах. Нам эта артель была кстати, ввиду плохого отношения к делу материковых рабочих, и мы приняли ее на работу сдельно. Должен отметить, что работой этой артели администрация промысла довольна. В дальнейших разговорах по этому вопросу правление Союза рыбаков просило нас обратить внимание на местных жителей в качестве рабочих на промыслах, ограничив соответственно привоз материковых рабочих.

Отмечу, что нам, конечно, [это выгодно только из-за уменьшения расходов] по перевозке и оплате жалования за время, когда рабочий не производит ценности. Это мертвое время, когда рабочие ничего не делают, составляет 50 % от всего сезона, а если по каким-либо причинам опаздывают снять промыслы, как было в нынешнем году на р. Большой, — то и свыше 50 %. Одним словом, местный рабочий обойдется нам вдвое дешевле, чем материковый. К сожалению, на р. Большой кадр местных рабочих незначителен, а в других местах Камчатки он до сего последнего времени вовсе не существовал.

Связь промыслов с внешним миром и друг с другом. В жизни рыбного промысла связь имеет большое значение, а потому считаю необходимым остановиться на этом вопросе несколько подробнее.

Селение Усть-Большерецк (Хайково) соединено с Петропавловском проволочным телеграфом. От Хайково до ближайшей нашей базы на р. Большой (13-я верста) около 18 верст. В Петропавловске, как известно, имеется довольно мощное радио. При таких условиях, казалось бы, наши рыбные промыслы вполне обеспечены в случаях сношений с внешним миром. Восемнадцативерстное расстояние от нас до телеграфа не представляет затруднений. Если бы нам выгодно было пользоваться телеграфом, мы соединили бы 13-ю версту и контору в Хайково. Однако проволочный телеграф далеко не всегда бывает в исправности.

Горные реки, через которые проведена линия, часто прерывают ее, выходя из берегов после даже небольших дождей. В этом направлении действовали пожары, да и много других случаев, которые трудно перечесть. Исправление линии при камчатской плотности населения довольно затруднительно, и телеграф в случае повреждения долго не работает. Правда, я точно не подсчитывал, сколько дней в сезоне работал нынче телеграф в Хайково. Однако вряд ли намного ошибаюсь, если скажу, что половина сезона была рабочая, а другую половину телеграф не действовал.

Таким образом, мы далеко не всегда могли снестись с Петропавловском, но если, в конце концов, удавалось добиться Петропавловска, нам сплошь и рядом от этого становилось не легче. Петропавловское радио обычно летом завалено телеграммами, установлена очередь, те-

леграмма в конце концов передается [тогда], когда она потеряла значение. Весьма часто телеграммы из Петропавловска во Владивосток отправляются на пароходе и едут вместе с их отправителями, которые по окончании сезона возвращаются уже домой с Камчатки и, таким образом, телеграммы к месту своего назначения прибывают даже позже их отправителя. И это не курьез, а обычное явление в рыбном мире.

Нет ничего удивительного [в том], что радио в Петропавловске с трудом справляется со своими задачами: телеграммы для следования на материк и за границу поступают в Петропавловск во время сезона чуть ли не со всей Камчатки. Если к этому еще прибавить служебные телеграммы губернского административного центра, станет понятно, почему на радио образуются очереди в тысячи слов. К сожалению, наше дело не терпит очереди. Запоздания на несколько дней сплошь и рядом дают нам большие убытки. Достаточно остановиться на истекшем рыболовном сезоне.

Когда обнаружился обильный ход рыбы, управляющим промыслами на р. Большой [стало ясно], что соли нам не хватит. Послали 26 июля телеграмму в Хакодате с просьбой направит соль, ход рыбы был продолжителен, и соль, отправленная из Японии даже с опозданием, на р. Большая могла бы прибыть вовремя. К сожалению, телеграмма в Хакодате была получена только 6 августа и соль прибыла к шапочному разбору. При наличии соли можно было еще засолить 1 000 000 горбуши, что дало бы продукции на сумму до 150 000 руб. Понесли убытки не только мы, но и население, которое заработало бы на этом миллионе рыб 15 000 руб.

С таким положением вещей можно было бы примириться в случае отсутствия у государства средств на создание новых станций, но в нашем случае даже и этим нельзя себя утешить. Дело в том, что на одном из наших участков на р. Большой имеется радио, принадлежащее бывшему арендатору этого участка акционерному обществу «С. Грушецкий и К°». Правда, в свое время машины с этого радио местной властью были сняты, и самое радио не работало, но перед началом сезона мы просили надлежащее начальство за свой счет установить радио. Началась по этому поводу длинная переписка. Сезон был потерян и, в конце концов, мы даже не уверены, что к будущему сезону нам удастся исхлопотать право на восстановление этой станции.

Согласно последнего сообщения, Наркомпочтель [7] «не находит пока возможным установить радиопередачу непосредственно с Японией, поэтому в случае открытия радиостанции в Усть-Большерецке, радиограммы последовательно будут передаваться в Японию через материк». Такой ответ нас не устраивает, так как положение наше мало улучшается. В самом деле, вместо быстрой связи с Японией мы будем

сноситься с какой-либо нашей материковой станцией, а та уже станет передавать наши телеграммы за границу. Можно определенно сказать, что в этом случае телеграммы будут задерживаться, так как при небольшом количестве радиостанций они в значительной степени заняты правительственной работой.

Непонятно, почему радио в Большерецке не может непосредственно сноситься с заграницей и, в частности, — с Японией. Радио это будет правительственным, а частные лица, в том числе и мы, станем пользоваться им на общих основаниях. Если запрещают через радио из Большерецка непосредственно сноситься с Японией, то почему так не поступают с пароходами, стоящими в Большерецке? Отметим, что как русские пароходы, так и иностранные, стоя у Большерецка или какого-либо другого пункта Камчатки на открытом рейде, сносятся непосредственно с Японией, что не однажды приходилось и нам делать. Одним словом, нам надо добиваться права непосредственного сношения с заграницей через большерецкое радио.

Считаю полезным сообщить некоторые сведения о большерецком радио. Большинство механизмов, за исключением мотора, взяты местными властями и частью направлены в Петропавловск, где, кажется, используются для местного радио, а частью оставлены в Усть-Большерецке. Одним словом, вряд ли удастся собрать все необходимое, чтобы пустить радио в ход. Лучше механизмы доставить вновь, воспользовавшись только мачтой да мотором, если он в удовлетворительном состоянии. Перед отъездом из фактории я поручил выяснить, чем можно воспользоваться при пуске радио, и, в частности, [выяснить], в каком состоянии [находится] мотор.

Закончив о внешней связи наших промыслов, остановлюсь вкратце на связи внутренней. В целях успешной работы наших трех баз, расположенных на восьмиверстном пространстве, им необходимо было быстро сноситься друг с другом. Одной из подготовительных работ к рыболовному сезону было установление телефонной связи между промыслами. По личному опыту могу засвидетельствовать, что телефон показал нам весьма ценную услугу. О пользе телефона, конечно, не приходится долго говорить, она понятна сама собой, но если бы кроме телефона мы имели бы еще радио, успех нашего дела на р. Большой был бы в значительной степени облегчен.

Предполагаемое прорытие косы на р. Большой. Река Большая имеет косу по направлению с севера на юг. Грубо приблизительно можно сказать, что коса тянется параллельно основному берегу. Коса р. Большой в настоящее время [имеет длину] свыше двадцати верст и все время удлиняется. Первый от устья на косе речной промысел — наша 6-я верста — сейчас от устья находится не в шести верстах, а в восьми с половиной — девяти. Вообще в Охотско-Камчатском крае по

мере удлинения косы той или другой реки начинают раздаваться жалобы жителей на недоход рыбы. Основательны ли эти жалобы? Вопрос, не получивший пока определенного категорического ответа. Достаточно, однако, сказать, что довольно ленивые камчадалы, когда вопрос идет о прорытии косы, становятся энергичными и сами выполняют эту работу. Так, коса на р. Камчатке была прорыта жителями лет шесть-семь тому назад. По сообщениям старожилов, лет шестьдесят тому назад также прорывали косу на р. Большой. Передают, что при этом погибло до двадцати человек. Одним словом прорытие кос в прошлом случалось неоднократно.

Вопрос о прорытии косы на р. Большой у нас стоит довольно остро. Жители уже давно требуют разрешения прорыть косу, и в прошлом году только вмешательство Дальревкома остановило [их]. Так как коса довольно узкая… самая работа про прорытию не является затруднительною, в особенности, если выбрать для этого подходящее время. Боюсь, как бы жители ныне явочным порядком не прорыли косу. Правда, этот шаг принесет много хлопот Дальрыбе, но и нам необходимо установить определенную точку зрения по этому вопросу, и уже тогда действовать в том или другом направлении.

Прежде всего, очевидно, что удлинение косы не может идти беспредельно и безнаказанно. Длинная коса, несомненно, отражается на уменьшении количества рыбы, поднимающейся в верховья реки к местам нереста. Длинная коса уменьшает основной запас рыбы той или другой реки, если верить гипотезе, что та или другая река имеет свой определенный запас рыбы и в море, и что рыба идет лишь в ту реку, в которой родилась. При удлинении косы через устье начинает все меньше и меньше выливаться воды, так как часть ее просачивается в море через пористую, обычно узкую, косу. Чем меньше воды выливается в устье, тем оно становиться мельче, бар опаснее и доступ в реку со стороны моря труднее. Далее, чем меньше воды выливается через устье, тем пресная струя меньше распространяется в море и во время хода рыбы ей приходится долго блуждать, чтобы попасть в устье. Таким образом, при длиной косе запаздывают рыбные ходы и они становятся менее обильными. Это данные за прорытие косы.

На косах обычно сосредотачивается крупный рыбный промысел, так как косы легко доступны со стороны моря. Дешевый рыбный продукт, хорошо к тому же приготовленный, может быть только при крупном промысле. При короткой косе или при отсутствии ее рыба почти целиком проходит в верховья реки, труднодоступные для крупного промысла. В верховьях рыба может удовлетворить только скромные потребности местного населения, а много ее погибает совершенно напрасно. Заработок, получаемый населением на крупных рыбалках,

отпадает. Одним словом, вопрос о прорытии кос довольно сложный и должен решаться в том или ином направлении в зависимости от местных условий.

В частности, на р. Большой коса в ближайшие годы должна быть прорыта — необходимо лишь выбрать подходящее для этого место. Жители намерены прорыть косу между постройками бывшей пушной фактории «Гудзон-Бея», 13-я верста, [на] арендуемом японцами морском промысле с большим консервным заводом на нем. Место здесь очень удобное для прорытия: коса узкая со впадинкой и течение реки как раз упирается в этом месте в косу. Если выбрать подходящее время, [нужны] незначительные усилия на прорытие. В связи с изменением устья реки неизбежны весьма крупные изменения во всем рыбном промысле на р. Большой и, в частности, — в расположении участков.

Прежде всего отмечу, что р. Большая имеет предъустьевое пространство на шесть верст в обе стороны от устья. Значит, ряд морских участков, существующих сейчас и попадающих в предъустьевое пространство, при новом положении устья закроется. В числе подлежащих упразднению попадает и наш морской участок № 203. Правда, мы от этого сейчас много убытков не понесли бы, ибо нас могут компенсировать открытие морских участков в других местах района р. Большой. Но как только мы на этом участке примем постройки от бывшего арендатора Грушецкого, закрытие 203 морского нам обойдется дорого, ибо перенос построек на другое место уменьшит их себестоимость минимум на 75 процентов. Недвижимое имущество на 203 [участке] оценивается в 12 000 руб.

Теперь, далее, наши речные участки «11-я верста» и «6-я верста» окажутся в тупике, так как новое устье пройдет выше них, а старое, конечно, замоет. В связи с этим рыба, входящая в устье реки, поднимается по течению и крупно пойдет только возле третьей нашей базы — 13-й версты, а с 11-й версты и 6-й версты, расположенных, повторяю, в непроточной, глухой части лимана, попадет разве случайно. При таких условиях теряют свое значение 11-я верста и 6-я верста. Правда, нам могут отвести место для баз выше 13-й версты, но постройки на 11-й версте и 6-й версте, в случае их переноса на новое место, обесценятся.

В предвидении таких возможностей нынче на 11-й версте мы никаких построек не возводили, и все недвижимое имущество оценивается там не свыше 2 000 руб., зато на 6-й версте имеется крупный консервный завод. Хотя он фактически сейчас принадлежит Грушецкому, но в будущем сезоне мы постройки завода должны или принять, или работать совместно с Грушецким. И в том, и в другом случае прорытие устья для нас убыточно.

Остановимся теперь на положении построек бывшей пушной фактории «Гудзон-Бея». Мы предполагаем их купить, почему судьба этих

построек для нас не безразлична. Устье реки после прорытия опять начнет изменять свое место и будет отходить на юг, удлиняя северную часть косы и размывая южную часть, отгораживающую глухую часть лимана от моря. В полуверсте от нового устья по южной части косы расположены постройки «Гудзон-Бея», которые, очевидно, смоет через два-три года. Это надо иметь в виду при покупке помянутых построек.

Одним словом, прорытие устья реки в месте, выбранном жителями, на первых порах принесет нам немало хлопот и убытков. Еще больше нанесено будет убытков государству по линии управления Дальрыбы... Чтобы безболезненно разрешить вопрос о прорытии косы р. Большой, я пытаюсь отыскать другое место дня нового устья. Довольно удобной для этой цели является часть косы, расположенная примерно в 2 000—2 500 саженях от 6-й версты. Коса здесь неширокая, имеет впадину, хотя правда, работы по прорытию ее будет больше, чем у 13-й версты. Кроме того, течение здесь параллельно берегу, и есть опасение, что при таких условиях новое устье недостаточно прорвет, а старое не совсем замоет.

Правда, это предположение, и оно должно быть специально проверено, тем более что новое устье в этом месте не нанесло бы крупных перемен и не причинило бы таких убытков, как в первом случае. Все-таки наш [участок №] 203 и в этом случае придется закрыть, но зато 6-ая верста и 11-я верста сохраняются.

Итак, прорытие на р. Большой косы имеет для нас весьма важное значение. Наш дальнейший план работы в районе этой реки зависит от того или иного разрешения поставленного вопроса. Прорытие устья неизбежно и, чем это будет сделано скорее, тем лучше для нас. В целях безболезненного разрешения этого вопроса, наиболее удобным местом для нового устья является часть косы южнее 6-й версты. Необходимо выяснить, насколько это место технически удобно. Против устья у 12-й версты, как проектируют жители, внесет много изменений в расположение промыслов и наносит значительные убытки нам и казне.

Консервный завод акционерного общества «С. Грушецкий и К°» на 6-й версте р. Большой. 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 надломились, 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, потребуется капитальный ремонт построек. Вообще же самое здание завода не производит солидного впечатления. Крыши по большей части деревянные (щепа, тес) и только кое-где железные. Опорные столбы

внутри здания слабые, стены из полудюймовых досок и везде просвечивают. Самое здание весьма обширное, что совершенно не требуется для завода в три линии. Так, общая площадь завода (под крышей) — до 600 кв. саженей, почти половина завода служит в качестве складочного помещения. Лучше, конечно, склады помещать отдельно от завода. Одним словом, здание завода в настоящем своем виде не представляет большой ценности.

Перейдем теперь к машинам. Надо отметить, что завод в настоящее время находится в свернутом виде, многие машины убраны окончательно, на других сняты части. Как отмечалось выше, завод в три линии. В данное время имеется шесть автоклавов вместимостью приблизительно до 4 000 банок каждый. Манометры и прочие вспомогательные механизмы автоклавов сняты. Автоклавы — самая исправная часть завода. Между автоклавами и паровыми ящиками[8] имеются три мойки. На своих местах [стоят] три пресса для окончательной закатки банок. В данное время прессы находятся в разобранном виде, многие части их сняты.

Паровых ящиков три. Они находятся также в разобранном виде. Для предварительной укупорки банок имеется два пресса в разобранном виде. Третий пресс снят совершенно. Кроме того, в линиях имеются автоматические весы, одна набивалка, а остальные убраны. Имеются также две обычного типа резалки, а перед ними довольно обширное плато для разделанной рыбы, идущей на резалку. Имеются две машины для разделки рыбы, она без многих частей и заржавела, возможно, что на них не работали даже в прошлом году. Из трех паровых котлов осталось только два, паровая машина имеется. Частью сохранилась трансмиссия: валы, ремни, шкивы. Двигателя внутреннего сгорания нет. Имеется запас решет для банок. На месте также охладитель для банок по выходе их из автоклавов.

Из перечня всего того, что осталось на заводе видно, что машины, самая главная и наиболее дорогая часть консервного завода, сохранилась в очень небольшом количестве. Так как к будущему сезону состояние машин, оставленных на заводе, значительно ухудшиться в виду плохих условий хранения, весьма вероятно, что из перечисленного придется воспользоваться разве только автоклавами, паровыми котлами, резалками, решетками и паровыми ящиками; остальное придется заменить новым, то есть, оборудовать завод вновь.

Вот современное техническое состояние консервного завода Грушецкого на 6-й версте р. Большой. Нужен ли нам этот завод? Если в районе р. Большой мы будем располагать речными участками, как в этом году, — завод нам ни к чему. Ценную для консервов «красную» в достаточном для загрузки завода количестве мы с речных участков не получим. На речных участках нынче мало было даже кеты. Консервы

из горбуши на иностранном рынке находят весьма ограниченный сбыт, а русский рынок эти консервы не знает. Есть указания, что горбушечьи консервы могут найти сбыт в России, но говорить об этом определенно пока еще не приходится.

Чтобы пустить в ход консервный завод на 6-й версте, 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. Можно просить об открытии нового морского участка, чему со стороны предъустевого пространства препятствий не встречается.

Итак, завод на р. Большой можно пустить в ход только при наличии ряда морских участков. Понятно, что аренда морских участков, оборудование на них промыслов, восстановление консервного завода и работа на нем потребуют от нас весьма значительных средств. Если мы будем располагать такими средствами, выгоднее их вложить в дело не на р. Большой, а на р. Камчатке или даже на р. Охоте, где, по последним данным, количество красной возрастает [9]. Однако, при существующих условиях работы, р. Большая не дает нам приличной прибыли даже в хороший год, в годы же средние, а тем более плохие, весьма вероятны убытки. Необходимо поднять ценность продукции и дело вести в более широком масштабе, чтобы и в плохие годы не нести убытков, а довольно значительное население на р. Большой не оставить без заработка.

Таким образом, экономическая обстановка толкает нас на путь расширения дела на р. Большой, но наши финансовые возможности не позволяют нам произвести необходимую для расширения дела затрату средств. Чтобы, однако, найти выход из создавшегося положения, следовало бы остановиться на привлечении к делу частного капитала на общих условиях акционирования.

Крабы на западном берегу Камчатки. Западный берег богат крабами. Начиная с юга от мыса Лопатки и далеко на север на пространстве в несколько сот верст встречаются в промысловом количестве крабы, которых также много и в районе р. Большой. Лов крабов начинается ранней весной и с небольшими перерывами продолжается все лето. В настоящее время в районе р. Большой крабовые консервы вырабатываются на одном морском промысле, арендуемом японцами. Если нам придется работать на консервном заводе Грушецкого, необходимо будет арендовать несколько крабовых участков и вести выработку крабовых консервов на этом заводе. Технически на рыбоконсервном заводе выработка крабовых консервов возможна. Экономически это будет выгодно, так как завод получит большую загрузку [10].

Пушные операции нашего Общества по западному берегу Камчатки. На западном берегу Камчатки у нас намечено было открытие шести пушных факторий: 1) в Большерецке, 2) в Мономахово [11], 3) в Облуковине, 4) в Хайрюзово, 5) в Тигиле и 6) в Палане. Самая южная фактория — Большерецк — находится на расстоянии 420 миль от самой северной фактории — Паланы.

В Большерецк еще в весенний рейс «Эривани» были завезены служащие пушных факторий, несколько позже на пароходе «Томск» прибыла сюда и вторая партия служащих-пушников. Все они оставались в Большерецке до осеннего рейса «Эривани», специально предназначенного для обслуживания пушных факторий.

15 августа с грузами для факторий прибыла в Большерецк «Эривань». В этот же день [с нее] приступили к выгрузке товаров на большецкую факторию, посадке служащих на пароход и к разборке товаров, которые ввиду спешной отправки парохода из Хакодате требовали сортировки и распределения по факториям. Всего в Большерецке было выгружено товаров на 55 219 руб. 38 коп. по продажной стоимости.

В Большерецке имелась пушная фактория фирмы «Гудзон-Бей», помещающаяся в собственных зданиях. Как товары, так и постройки, принадлежащие названной фирме, мы должны были принять. Еще задолго до прибытия «Эривани» мною по телеграфному распоряжению Правления приступлено было к оценке построек и выяснению качества товаров. Все недвижимое имущество «Гудзон-Бея» и инвентарь были оценены 2 678 руб. Об оценке имущества был составлен акт, подписанный также и представителями фирмы «Гудзон-Бей», что особенно важно, так как фирма, очевидно, согласна с произведенной оценкой.

Недвижимое имущество «Гудзон-Бея» расположено на косе р. Большой в одиннадцати верстах от устья (теперь приблизительно в пятнадцати верстах) и состоит из жилого дома размером 11,5 на 3,5 арш. [12] Стены двойные, дощатые, внутри засыпаны песком, снаружи обшиты гладким оцинкованным железом. Вся постройка покрыта гладким оцинкованным железом. Дом оценен в 1 200 руб. Кроме жилого дома имеется торговый склад размером 17 на 3 арш. Стены снаружи обшиты железом, двойные с засыпкой песком. Крыша покрыта доскам в один ряд, сверху доски покрыты толем. В складе имеется пол и потолок. Весь склад оценен в 1 000 руб. Имеется еще запасной склад на столбах и брусьях — оценен в 100 руб. В общем, постройки подходящие для фактории и для нас удобны. Единственный минус — угроза со стороны реки, когда устье может быть прорыто между 12-й верстой и факторией.

Параллельно с оценкой построек, велись работы по выяснению качества товаров. Всего по продажным ценам «Гудзон-Бея» товаров у него было округло на 44 000 руб. В процессе осмотра все товары были

подразделены на ходовые и неходовые, равно принимались во внимание спрос и сбыт их среди местного населения. При осмотре выяснилось, что все товары представляют собой остатки от прежних лет, из которых все нужное извлечено, а оставлена лишь заваль, которая может быть используема только в случае острой необходимости.

Значащаяся по спискам фирмы цена товаров кажется весьма преувеличенной, особенно если провести параллель между этими ценами и нашими в наших рыбных промыслах. В ассортименте товаров очень много мануфактуры весьма низкого качества, дробовики, порох, дробь, торбаса и др. могли бы быть признаны ходовыми лишь со скидкой до 75 %. Некоторые продовольственные продукты: мука, крупа, чай байховый разных сортов от долгого хранения на складе отчасти испортились, отчасти потеряли в качестве. Вследствие этого, я решил купить постройку, а товары предложил сдать на комиссию.

Так как на имущество «Гудзон-Бея» был наложен арест, вопрос об окончательной приемке этого имущества не был разрешен во время моего пребывания в Большерецке. Уполномоченный «Гудзон-Бея» Петров принципиально не соглашался сдать все товары на комиссию, Похоже, когда арест с имущества был снят, начаты были переговоры об этом имуществе в г. Петропавловске с гр. Гогендейком[13]. К этому времени уполномоченный фирмы «Гудзон-Бей» по западному берегу Петров был лишен полномочий. Гогендейк предложил мне принять все большерецкие товары, в каком бы виде они не находились, со скидкой в 60 %, недвижимое имущество также передавалось по нашей совместной оценке. Окончательное разрешение этого вопроса я отложил до приезда во Владивосток.

Для большерецкой пушной фактории Правление не подыскало заведующего. Еще до отъезда на Камчатку председатель правления тов. Бурыгин [14] рекомендовал мне обратить внимание на заведующего пушной факторией «Гудзон-Бея» гр. Деулина и, если он окажется подходящим для нас лицом, пригласить его к нам на службу. Ознакомившись ближе с Деулиным, я пригласил его на должность заведующего пушной факторией с окладом в 200 руб. в месяц.

По выгрузке товаров в Большерецке, 17 августа в 3 часа дня пароход направился к устью р. Воровской для снабжения мономаховской фактории. Выгрузка товаров на р. Воровской, вследствие неблагоприятных погод, продолжалась ровно неделю и только 24 августа [нам] удалось продвинуться дальше на север. Товары выгружены были на косу р. Воровской с морской стороны против склада местного кооператива. В моем присутствии начались переговоры с кооперативом на предмет предоставления нам под факторию принадлежащих ему помещений. Принципиально кооператив согласился предоставить часть

построек; подробности соглашения поручено установить заведующему факторией с представителями кооператива.

Необходимо отметить, что с. Мономахово находится приблизительно в двенадцати верстах от места выгрузки товаров. Намечается часть грузов перевести в Мономахово, часть оставить на косе в складе кооператива. Всего выгружено товаров в Мономахово на 35 155 руб. по продажной цене. Здесь имелись также товары «Гудзон-Бея», но еще до нашего приезда они были переданы местному кооперативу. Всего кооперативу здесь передано товаров на 8 000 долларов. Как и везде на западном берегу, товар «Гудзон-Бея» здесь был невысокого качества и состоял по большей части из мануфактуры.

По планам Правления намечалась фактория в Облуковине. Однако, ознакомившись с местными условиями, я нашел более удобным открыть фактории не в Облуковине, а севернее верст на тридцать — в Иче, где при благоприятной погоде выгрузились в течение двух с половиной суток. Большую помощь при выгрузке оказал нам рыбопромышленник Хрипко, предоставивший под факторию часть своих построек на рыбном промысле. Всего в Иче было выгружено товаров на 38 164 руб. 08 коп.

27 августа «Эривань» направилась в Хайрюзово, куда и прибыла 28-го утром. Стояла довольно ясная погода и Хайрюзово можно было хорошо рассмотреть в бинокль. Надо упомянуть, что в Хайрюзово выгрузка весьма неудобна. Хайрюзово находится на р. Хайрюзовой, и груженые кунгасы обычно вводятся в реку и разгружаются у поселения. Пароход вследствие мелководья останавливается в восьми милях от устья реки. Устье реки очень мелко и только в одном месте имеется узкий фарватер, по которому возможно проникнуть в реку, и то при помощи лоцмана. Кроме того, в реку нужно входить в приливы, которые здесь весьма значительны.

Наш приход в Хайрюзово совпал с ночными приливами, тем не менее, несмотря на начинающийся отлив, на воду были спущены катер и кунгасы и мы решили попытаться пойти в реку без лоцмана и в отлив. К сожалению, это не удалось, и катер с кунгасами вернулся к пароходу. Хотя пароход был виден со стороны селения, оттуда никто не появлялся, как это бывало обычно. Видя, что в ожидании перехода ночных приливов на дневные мы потеряем много времени, решили войти в Палану и Тигиль, выгрузится там, и на обратном пути зайти в Хайрюзово.

30 августа прибыли в Палану и при благоприятной погоде начали выгрузку. Палана находится на одноименной реке, верстах в шести от ее устья. Выгрузка производилась на японскую рыбалку с морского берега. Товары временно были сложены на берегу под брезентами. Всего здесь выгружено товаров на 39 640 руб. 54 коп. В Палане име-

лась фактория «Гудзон-Бея», все товары с той фактории еще до нашего приезда были переданы местному кооперативу.

1 сентября в 11 часов утра, закончив выгрузку, мы направились в Тигиль. Ввиду неблагоприятной погоды выгрузка продолжалась целую неделю. Всего выгружено было наших товаров на 75 302 руб. 95 коп., принято от «Гудзон-Бея» за твердый счет на 9 046 руб. 96 коп. со скидкой. Часть товаров была принята со скидкой в 60%, часть — со скидкой 40 % и на комиссию было принято округло на 10 500 руб. Кроме этого, у «Гудзон-Бея» для Тигильской фактории были куплены плавсредства, состоящие из катера с машиной в 8 сил и двух дорок (кунгасов) грузоподъемностью до 400 пудов. Катер и дорки куплены за 2 000 руб.

Кроме этого, принят от «Гудзон-Бея» жилой дом американского типа, состоящий из двух комнат. Дом оценен в 422,5 доллара. Выгрузка в Тигиле производилась в устье реки на речном берегу. Самое селение Тигиль расположено на одноименной реке в пятидесяти верстах от устья. Сюда и должны быть доставлены товары. Доставка товаров с устья в с. Тигиль весьма хлопотливая и дорогая операция. Приобретенные у «Гудзон-Бея» кунгасы приспособлены для работы в реке, но на них товары могут быть подняты только на тридцать пять верст вверх по течению. Здесь происходит перегрузка на более легкие «баты» [15], в которых товары доставляются в селение. Тигиль является местопребыванием заведующего Западно-Камчатским пушным районом.

8 сентября в 10 часов вечера мы, наконец, оставили Тигиль и направились во второй раз в Хайрюзово, куда пришли при штормовой погоде. Надо отметить, что до этого мы получили распоряжение правления обслужить Ичу, то есть снять рыбный промысел гр. Хрипко, расположенный на этой реке. Мы и без того были перегружены работой по обслуживанию факторий. Нам предстояла довольно трудная задача — снять наши рыбные промыслы на р. Большой.

Время было позднее для западного берега. Штормовые погоды надвигались все чаще и чаще и становились продолжительными. Долголетней практикой установлено, что на западном берегу с уверенностью можно работать до 15 сентября. Позже трудно рассчитывать на благоприятные погоды и пароходы, пришедшие за грузами и людьми после 15 сентября, выжидают недели, чтобы при двух-трех благоприятных днях закончить свои операции. Ввиду этого, не ожидая окончания шторма в Хайрюзово, мы решили направиться в Ичу, забрать грузы и людей с рыбного промысла и выгрузить товары, предназначенные для хайрюзовской пушной фактории.

Погрузка рыбы и выгрузка наших товаров продолжалась неделю. Во второй раз в Иче было выгружено товаров на 47 772 руб. 54 коп. Не

приходится скрывать, что выгрузка товаров в Иче, предназначенных для хайрюзовской фактории, поставит хайрюзовцев в затруднительное положение. Хайрюзово отстоит от Ичи на 150 верст. По берегу сообщение на собаках возможно с установлением санного пути, когда и начнется переброска товаров из Ичи в Хайрюзово. По имеющимся сведениям, доставка товаров в Хайрюзово обойдется по 4 руб. с пуда. Этот накладной расход будет особо заметен на муку.

По завершению операций на Иче, пароход «Эривань» направился на р. Большую, куда подошел также во время шторма, имея весьма ограниченный запас угля, не мог выжидать лучшей погоды и направился в Петропавловск. В Петропавловске стоял в это время зафрахтованный нами пароход «Память Ленина» [16], на котором находился член правления тов. Афонин. Совместно с ним мы решили в Большерецк для снятия рыбалок направить «Память Ленина», как более надежный пароход, а на «Эривани» выехать во Владивосток, куда и прибыли 7 октября.

Считаю необходимым, хотя бы вкратце, остановится на перспективах пушного дела на Камчатском полуострове и на оценке нашей работы по созданию факторий и снабжения их товарами. Количество пушного зверя на Камчатке с каждым годом все уменьшается. Особенно заметно это уменьшение на самом ценном звере — на соболе.

Жители долины р. Большой вынесли постановление о запрете охоты на соболя. Аналогичные постановления выносятся жителями и других пунктов Камчатки. До этого года отмеченные постановления не утверждены пока центральной властью. Однако положение с соболем внушает серьезные опасения и запрещение охоты на этого зверя должно непременно получить силу закона в ближайшее время, иначе соболь потеряет промысловое значение. С запрещением охоты на соболя, ценность пушнины, получаемой со всего Охотско-Камчатского края, уменьшится на сорок процентов. В дальнейшей работе по пушному делу это обстоятельство приходится особенно учитывать.

Выгруженные нами на факториях западного берега товары вполне отвечают запросам населения. Лишнего ничего нет.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 16, л. 331—348.

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] «Гудзон-Бей» — английская торговая фирма, которой Дальревком в 1923 г. передал снабжение Камчатки. Заключение с ней договора являлось временной мерой с целью обеспечения населения самыми необходимыми товарами и продуктами. Одновременно этим создавалась конкуренция с действовавшими в крае американскими и японскими компаниями, чем подготовлялось окончательное вытеснение всех иностранных фирм с полуострова. «Гудсон-Бей» развернула на Камчатке сеть своих отделений (факторий). В районе

Большерецка ими руководил доверенный фирмы Шикер. Фирма завезла на полуостров множество совершенно не нужных товаров. Так, при ее ликвидации после принятия товарных остатков на общую сумму 528 508 руб. почти ни в одном пункте не оказалось муки. В 1924 г. договор с «Гудзон-Беем» был расторгнут, и июне этого же года снабжение Камчатки перешло к ОКАРО. На комиссию от «Гудзон-Бея» и других фирм ОКАРО приняло товаров на общую сумму 963 000 руб.

[2] Центросоюз — Всероссийский центральный союз потребительских обществ, кооперативная организация. На Дальнем Востоке начал действовать в 1917 г. На Камчатке занимался снабженческой и торговой деятельностью, арендовал рыбопромысловые участки, большей частью передаваемые в субаренду. Добытую рыбу сдавал японским фирмам. Его деятельность зачастую вызывала недовольство местного населения.

[3] Дальрыба — руководящий орган государственной рыбной промышленности на советском Дальнем Востоке, распределявший рыбопромысловые угодья, устанавливавший нормы вылова, взимавший установленные платежи, контролировавший выполнение правил промысла.

[4] «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша» — крупнейшее японское монополистическое рыбопромышленное объединение, созданное в 1913—1914 гг. После 1924 г. владело на Камчатке основными рыбными промыслами и консервными заводами. Ничиро работало исключительно в советских водах, где в 1925 г. ему принадлежало 99 морских промысловых участков и 20 консервных заводов.

[5] РКК — Рабоче-крестьянская комиссия.

[6] Наркомпочтель — Народный комиссариат почтовой и телеграфной связи СССР.

[7] Заводы С. Грушецкого с 1923 г. (после разрушения заводов Демби) оставались единственными отечественными рыбоконсервными предприятиями в Охотско-Камчатском крае.

[8] Паровые ящики (эксгаустеры) — устройства для удаления воздуха из консервных банок перед окончательной закаткой путем их нагревания.

[9] Уже 1925 г. ОКАРО обратилось в правительство СССР с предложением о необходимости перехода от приготовления соленой рыбы для азиатского рынка к выпуску дорогостоящих консервов из лосося для Европы и Америки. Правительство выделило ему из займа хозяйственного восстановления 800 000 руб. на постройку первого государственного консервного завода и жестяно-баночной фабрики. Завод был построен в устье р. Камчатки в 1927 г., уже после ликвидации ОКАРО. Его эксплуатировал вначале Дальгосрыбтрест, затем — Акционерное Камчатское Общество.

[10] До начала хода лосося японские рыбоконсервные заводы обрабатывали крабовое мясо.

[11] Селение Мономахово — современное Соболево.

[12] Аршин — старинная русская мера длины, равная 71,12 см.

[13] Гогендейк Антон Кранелиусович — доверенный фирмы «Гудзон-Бей» в Петропавловске.

[14] Бурыгин Вячеслав Леонтьевич — один из руководителей дальневосточной государственной рыбной промышленности. В начале 1920-х гг. работал в Центросоюзе. В 1924 г. — председатель правления ОКАРО, в 1926—1927 гг. — член правления Дальгосрыбтреста, с 1927 по 1930 гг. — ответственный член правления Акционерного Камчатского Общества. В 1931 г. необоснованно репрессирован.

[15] Батами назывались долбленые лодки, изготовленные из целого древесного ствола. Использовались для перевозки небольших партий грузов и людей, а также для рыбной ловли на реках.

[16] «Память Ленина» — бывший грузопассажирский экспрессный пароход Добровольного флота «Кишинев». Приобретен для охотско-камчатских линий в 1909 г. в Германии. Переименован в 1924 г.

В. П. ПУСТОВИТ

НЕСКОЛЬКО МОРСКИХ ИСТОРИЙ

1. ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ

В первых числах ноября 1952 г. пароход «Вычегда» следовал из Петропавловска в портпункт Озерновского рыбокомбината. В четыре часа утра 5 ноября судно в течение десяти минут испытывало сильную вибрацию корпуса. Через полтора часа на «Вычегде» была принята радиограмма: «В результате землетрясения в Северо-Курильске город ушел под воду. Суда, находящиеся в районе Северных Курил, прошу следовать в Северо-Курильск для спасения людей». Радиограмму-обращение подписал Белов, капитан теплохода «Красногорск», стоявшего под грузовыми операциями во Втором Курильском проливе.

Немедленно изменив курс, «Вычегда» форсированным ходом двинулась в указанном направлении. Экипаж приготовил к подъемным операциям грузовые устройства, сетки, тросы, штормтрапы. Утром, когда судно подошло к проливу, ему стали попадаться плавающие обломки домов, различное имущество, мешки с продовольствием…

Спустя полчаса «Вычегда» подошла ко Второму Курильскому проливу, из которого течением выносило баржи, катера, сейнеры. На одной барже заметили человека. Ее взяли на буксир, а человеку помогли перебраться на «Вычегду». Это был первый курильчанин, спасенный камчатскими моряками. Им оказался баржевик-кореец.

Проходя по проливу, экипаж «Вычегды» видел на берегах островов Шумшу и Парамушира мокрый след цунами; он доходил до 12 м над уровнем моря. Поверхность пролива между мысами Округлым и Шумным была усеяна обломками построек, различного рода продуктами питания, домашней утварью. Среди них передвигались катера, рыболовный траулер и два сейнера.

В полдень «Вычегда» радировала в Петропавловск: «Принимаем людей, подобранных катерами. Много раненых, нужна помощь, сообщите в Курильск о необходимости выслать в порт врача. Питанием обеспечим…». Минут через тридцать катерники заявили, что спасать больше некого — все сняты, однако сами «район плавающих обломков» не покинули, занимаясь сбором имущества и спиртных напитков.

Пятого ноября в 13:45 капитан «Вычегды» передал: «Связи с берегом не имею. На сопках выше поселка (Северо-Курильск. — *В. П.*) много людей, видимо, опасаются спуститься вниз. Посадку можно производить шлюпками, но сильное течение не дает результатов».

За четверть часа до этого пароход бросил якорь на рейде Северо-Курильска. Капитан «Вычегды» потребовал, чтобы к судну подошли катера. Подошли. Но перевозить людей с берега на пароход отказались, «ввиду отсутствия начальства и распоряжений». По свидетельству капитана «Вычегды», почти все экипажи, «кроме одного военного, были пьяны и продолжали заниматься мародерством». Только два-три катера согласились работать с пароходом.

В первой половине дня 5 ноября «Вычегда» взяла на борт 70 чел., «подобранных из воды»; большинство из них находились в состоянии шока, часть имела серьезные травмы и ушибы; всех их разместили в теплых помещениях, а также в машинном отделении «для просушки, обогрева и питания».

Пострадавшие рассказывал, что катастрофа началась в четыре утра с землетрясения. Затем на берег (с интервалом в 15—20 минут) обрушились три водяных вала, уничтоживших город полностью. Спаслись те, кто сразу же убежал в сопки и не спускался оттуда.

После обеда капитан «Вычегды» Смирнов отправил на берег шлюпку со своим помощником, чтобы тот разыскал штаб по эвакуации пострадавших. По территории порта бродили пьяные и занимались тем же, что и катерники — мародерством. Где находятся штаб и начальство, никто из них не знал.

В тот день «Вычегда» приняла около 150 чел., на следующий — еще 400. Но 6 ноября посадка шла уже и на другие, подошедшие к этому времени камчатские пароходы: «Уэлен», «Каширстрой», «Чапаев»… Моряки снимали людей с рыббаз Рифовая, Утесная, Левашова, Прибражная. В районе бедствия находились также некоторые рыболовные суда Главкамчатрыбпрома — СРТ № 668, 645, 663…

К 18 часам «Вычегда» закончила приемку пострадавших, загрузившись, что называется, «под жвак». Несмотря на указание следовать во Владивосток, пароход взял курс на Петропавловска из-за невозможности создать такому большому количеству пассажиров (818 чел.) соответствующие условия для длительного перехода. Остальные суда, в том числе «Маяковский» и «Каширстрой» (каждый взял по 1 200 чел.), «Уэлен» (около 3 000 чел.), пошли на Сахалин и в Приморье.

Переход у «Вычегды» занял немногим более суток. В день прихода в порт с судна поступили две радиограммы. В одной содержалась просьба подготовить указанные ранее размеры мужской, женской и детской обуви и одежды, предназначенных для спасенных, в другой — подогнать к трапу машины скорой помощи.

Траулеры Главкамчатрыбпрома вернулись в Петропавловск много позже. При осмотре кают команды, трюмов, палубы и машинного отделения СРТ № 669 компетентные органы обнаружили 26 кг спирта, мешок риса, 53 кг сала-шпиг, 27 м мануфактуры, 76 флаконов духов и

одеколона, а также шесть живых уток и кур. Удалось установить, что почти все перечисленное похищено из магазина Рифовского рыбкоопа.

Еще на одном СРТ № 645 те же органы изъяли 20 кг спирта, столько же манной крупы, две швейные машинки, 10 патефонных пластинок, аптечные весы… Самый большой и ценный улов оказался у СРТ № 663. Здесь добычей руководил сам капитан. Задания, которые давал он, как правило, перевыполнялись. Так, вместо одной кровати на судно привезли с берега две, а к ним аж четыре пуховых подушки. Не забыли, понятно, и про выпивку. Из закуски, что складировалась на судне, по мере поступления, отметим лишь два ящика сливочного масла, пять ящиков мясных и рыбных консервов и четыре мешка муки.

Выгружалось награбленное на Моховой. Выгрузили все, за исключением свиньи, которую еще в море зарезали и съели.

По итогам расследования, лица, уличенные в мародерстве, были привлечены к уголовной ответственности. Фамилии спасателей, проявивших самоотверженность, заносились в списки для поощрения. Попали в них и многих члены экипажа парохода «Вычегда» — судна, что пришло в район катастрофы первым, не дожидаясь приказа свыше, едва получив известие о беде, постигшей курильчан…

2. ТРОС-УБИЙЦА

(История учит: трагедии происходят из-за пренебрежения элементарным…)

Четвертого июня 1954 г. на Пымтинский рыбокомбинат пришел морской буксирный катер «Москвин» с сорокатонной металлической баржей № 3346. Здесь на нее 5 июня с теплохода «Рыбинск» погрузили автомобиль ГАЗ-69, электросварочный агрегат и три тонны яблок в деревянных ящиках. 6 июня баржу подали кормой к берегу, чтобы взять металлические трубы и другой груз общим весом около 11 т.

Все это следовало доставить по месту приписки — на соседний комбинат им. С. М. Кирова. Из-за отлива снялись в рейс вечером. «Москвин» оттянул баржу от берега, и пассажиры, находившиеся на ней, перешли в носовой кубрик катера. В это время на борту «Москвина» появились капитан и помощник механика, оба пьяные. Капитан отправился спать.

Отход никем не оформлялся, никто не проверял количество пассажиров, не знал сколько их и помощник капитана, под управлением которого 6 июня в 19 час. 10 мин «Москвин» с баржей снялся в порт-пункт Кировский при северо-западном ветре три — четыре балла и таком же состоянии Охотского моря.

В 22 часа помощник капитана заметил, что баржа имеет большие зарыски (о дифференте на нос он узнал сразу же после ее съемки с берега). Помощник капитана убавил ход, развернул катер, криком спросив баржевиков: «В чем дело?» Ему ответили, что все в порядке. Он наказал им зажечь факел, если баржу начнет заливать.

В 23 часа… Примерно в 23 часа — точнее по судовому журналу не определить, последняя запись за 3 июня — из штурвальной рубки катера увидели факел. Катер вновь подошел к барже. Оказалось, что в форпик и грузовой трюм поступает забортная вода; дифферент на нос резко увеличился. Доложили капитану. Капитан приказал ошвартоваться к левому борту баржи тоже левым бортом и дальнейшую ее буксировку производить лагом кормой вперед.

Помощник капитана ошвартовал катер к барже, снял с нее всех людей, и суда стали двигаться по назначению малым ходом. Через полчаса швартовый пеньковый трос оборвался. Капитан приказал подать стальной 18- миллиметровый трос, который был «закреплен на буксирном гаке и от гака проходил по правому и левому бортам в швартовый левый носовой клюз. Таким образом, дверь штурвальной рубки с правого борта была прижата тросом на высоте от палубы от 1,5 до 0,5 м». (Из заключения инспекции флота министерства рыбной промышленности по Камчатского бассейна от 20 июня 1954 г.).

Помощник доложил капитану: баржа утонет, потому что в грузовой трюм захлестывает много воды. Капитан отстранил его от управления катером, поставил на руль матроса и ушел в кубрик.

От пассажиров, узнавших о происходящем, поступила просьба высадить их на берег у рыбозавода № 7 Кировского комбината. Этого, однако, сделано не было. При подходе к рыбозаводу капитан даже не поднялся на палубу.

В два часа ночи капитана поднял отстраненный им помощник и сообщил о том, что носовая часть баржи погрузилась в воду. Капитан вышел на палубу и приказал «отдать швартовые концы, руль на борт, держать в берег». В этот момент катер с баржей находился в 150 м от берега и в 500 — севернее лебедки РКЗ № 7.

Но отдать швартовые не удалось, так как они были закреплены на катере с нарушением элементарных правил. Помимо того, швартовый стальной трос (по заключению инспекторской службы) был закреплен на буксирном гаке.

Баржа погрузилась в воду. Катер накренился на левый борт. Капитан попытался обрубить швартовы топором, но не сумел. Из-за поступления воды внутрь катера его крен достиг 90 градусов. Те, кто стоял на палубе, стали покидать суденышко. У одного из них, пассажира, в кубрике оставалась жена, и он попытался проникнуть туда чтобы помочь ей выбраться, однако не смог, так как стальной трос, проходив-

ший от буксирного гака в левый носовой клюз, прижал дверь штурвальной рубки правого борта и открыть ее было невозможно. Отчаявшись, он прыгнул в воду и вскоре выбрался на берег.

Минут через 10—15 с РКЗ № 7 спустили две сабунки, которые подобрали державшихся на воде помощника капитана катера Новицкого, баржевика Кан Дар Ку, пассажира Выборнова, начальника добычи комбината Скрепка (который тут же, не приходя в сознание, скончался), а также три трупа, среди них капитана.

7 июня днем начались подготовительные работы по подъему катера и баржи со дна моря. Через день из Петропавловска пришел СРТ «Сатурн» с аварийно-спасательной группой на борту. Спустя еще трое суток «Москвин» подтянули на прибойную полосу.

Тринадцатого июня 1954 г., по отливу, откачали воду из корпуса катера. Из кубрика было извлечено 15 трупов, из машинного отделения — два. Всего же при аварии МБК «Москвин» погиб 31 человек: двое баржевиков, пять катерников и 24 пассажира.

Четырнадцатого июня при осмотре поднятой из воды баржи комиссия по расследованию причин аварии обнаружила ряд пробоин корпуса в надводной части в районе форпика и одну под палубой в грузовом трюме, где находился автомобиль ГАЗ-69, электросварочный агрегат, газовые трубы и др.

К числу причин аварии комиссия отнесла: поступление забортной воды в трюм баржи во время ее буксировки лагом в течение четырех часов, чему способствовал дифферент на нос и волнение моря до четырех баллов; оставшийся открытым трюм («хотя кабина погруженной в трюм баржи автомашины несколько возвышалась над комингсом…, однако представлялось возможным закрыть большую часть грузового люка лючинами и брезентом»).

По мнению специалистов, выброска баржи на берег (расстояние до которого не превышало 200 м) могла предотвратить аварию. Комиссия указала на капитана как непосредственного виновника случившегося. Но какой спрос с мертвого…

Директор рыбокомбината им. С. М. Кирова, его заместитель и начальник портпункта были исключены из членов КПСС и привлечены к уголовной ответственности. Управляющий Северо-Камчатским госрыбтрестом получил выговор с занесением в учетную карточку.

Авария со столь тяжелыми последствиями явилась результатом процветающей на рыбокомбинате распущенности среди личного состава портпункта, безответственности и преступно-халатного отношения к порученному делу. Такой вывод сделали партийные органы.

«Технари» же выразились следующим образом: «малотоннажный флот эксплуатируется на износ, баржи выпускаются в море с дефекта-

ми по корпусу». И как следствие — только на одном рыбокомбинате им. С. М. Кирова за первое полугодие 1954 г. четырнадцать аварий. Четырнадцатой по счету и стала авария с морским буксирным катером «Москвин» 7 июня 1954 г. Она была самой нелепой и трагической.

3. СМЕРТЬ НА БАРАХ

Произошло это осенью 1969 г. Маломерный флот рыболовецкого колхоза «Красный Октябрь» Тигильского района в количестве одиннадцати промысловых единиц, оформив в портнадзоре отходы, в течение 8—10 сентября покинул свою базу. Прогноз погоды позволял работать в море на значительном расстоянии от нее. Промысел собирались вести близь мыса Хайрюзово, там находился закрепленный за Хайрюзовским рыбокомбинатом производственный рефрижератор (ПР) № 8. В это время суда Крутогоровского и Кировского комбинатов нашли скопления камбалы в районе р. Сопочной и брали хорошие уловы. Это явилось основной причиной перехода девяти сейнеров колхоза «Красный Октябрь» в указанный район. Сюда же подошли рефрижераторы «Горнозаводск», «Хасан» и ПР № 8 для приемки рыбы от своих судов.

В связи с большой удаленностью от Хайрюзово (65 миль) радиосвязь между колхозом и флотом поддерживал только ПР № 8, который дублировал переговоры всех колхозных сейнеров и периодически передавал информацию об их работе в диспетчерскую «Красного Октября». На производственном рефрижераторе находился представитель колхоза, по образованию техник-добытчик с двухмесячным стажем работы по специальности. Утром 16 сентября 1969 г. он передал неверный прогноз погоды: «Ветер 5—6 баллов (15 м/с. — *В. П.*), северо-восточной четверти», вместо: северный, 7—8 баллов (до 20—25 м/с).

Капитан ПР № 8 не придал особого значения усилению ветра и продолжил прием рыбы от флота. Во второй половине дня 16 сентября на рефрижератор из диспетчерской колхоза «Красный Октябрь» поступило штормовое предупреждение. Оно, однако, своевременно не было доведено до экипажей добывающих судов. О надвигающемся шторме они получили сообщение лишь в 20 часов, и то по запросу капитана МРС № 105. Представитель колхоза с ПР № 8 подтвердил штормовое предупреждение: ветер северный, северо-восточный силой 7—8 баллов.

К тому времени флот Кировского, Крутогоровского рыбокомбинатов и частично колхоза «Красный Октябрь» уже находился в укрытии в р. Сопочной. За полтора часа до этого к ее устью после сдачи улова на ПР «Хасан» направился МРС № 116. Вызвав по радио сейнер № 112, уже зашедший в реку, капитан 116-го справился об обстановке

в устье. Судно стало готовиться к входу в реку. Оно находилось несколько южнее основного фарватера. Две других «мэрээски» при решении аналогичной задачи постигла неудача: одну (№ 119) выбросило на берег, а другая (№ 105) села на мель в самом устье. Между тем, ветер, дувший с северо-запада, достиг силы в 9—10 баллов…

Для более безопасного прохода линии баров капитан 116-го попросил своего коллегу с МРС № 112 помочь с корректировкой захода, на что тот охотно согласился, но посоветовал от захода воздержаться. Дав команду 116-му отвернуть налево и немного пройти на север, капитан МРС № 112 стал внимательно следить за его движением. 116-й прошел на линию створа с МРС № 105, сидящего на мели, и вдруг — когда со 112-го ему хотели подать очередную команду — опрокинулся вверх килем.

Как потом установят специалисты, «опрокидыванию судна на барах способствовали следующие обстоятельства: все орудия лова находились на открытой кормовой палубе; люк грузового трюма не был закрыт по-походному; на судне имелся незначительный запас топлива и не был принят жидкий балласт». Учитывая эти основные факторы, капитан не должен был ставить судно лагом к волне при подходе к устью, где на судно действовала пара сил: в левый борт над ватерлинией — ветер и волны, в правый ниже ватерлинии — течение реки…

В том месте было достаточно глубоко. Опрокинувшийся сейнер под действием штормового северо-западного ветра начал стремительно дрейфовать на МРС № 105, который сидел на мели. Из-за больших накатов и ветра флот, находящийся в реке, не смог оказать какую-либо помощь попавшему в беду судну. В результате аварии погибла вся команда МРС № 116: капитан Е. И. Панищев, механик Г. П. Трошев, матросы Ю. П. Андреев, А. П. Коротков и Н. С. Никифоров.

Главная причина трагического случая, происшедшего в колхозе «Красный Октябрь» осенью 1969 г., — нарушение правил безопасности мореплавания и технической эксплуатации флота. ПР № 8 обязан был вести постоянный контроль за работой и местонахождением флота, а при штормовом предупреждении или усилении ветра до 7—8 баллов категорически запретить маломерному флоту отходить от борта рефрижератора на какое-либо расстояние.

Капитан рефрижератора, зная о том, что рыболовные суда имеют ограниченный запас топлива и удалились от базы-убежища — р. Хайрюзово — более чем на двадцать миль, не принял оперативных мер по обеспечению их безопасности. Он не дал им также грамотной рекомендации по штормовому прогнозу, не прервал своевременно приемку рыбы от сейнеров. Из-за неудовлетворительной организации стоянка судов затянулась до тех пор, пока не стали лопаться шварто-

вые концы и пневматические кранцы, а затем был потерян и становой якорь. После этого ПР № 8 снялся штормовать, имея на буксире сейнер (без хода и топлива), нисколько не заботясь о судьбе остального флота.

Поиски членов экипажа МРС № 116 велись сначала спасателем «Исполнительный» и РС «Алаид», но в штормовых условиях усилия этих судов ничего не дали. С улучшением погоды 18 сентября подключилась авиация. Удалось найти трупы четырех рыбаков. Их обнаружили на прибойной полосе в 18 км к югу от р. Сопочной…

ИСТОЧНИКИ

1. *ЦДНИКО,* ф. 2, оп. 2, д. 1555.
2. Там же, оф., д. 993.
3. Там же, д. 994.
4. *ЦДНИКО,* ф. 2, оп. 2, д. 1717.
5. Там же, д. 1722.
6. *ЦДНИКО,* ф. 2, оп. 42, д. 26.
7. Там же, д. 27.

Как мы обещали в предыдущем сборнике, в этом выпуске в него включена новая рубрика — «Ветераны вспоминают минувшие дни…». Ее задачей является публикация и сохранение пропущенных через призму личных ощущений и переживаний отдельных фрагментов истории камчатской рыбной промышленности, бытовых и производственных эпизодов, которые, как правило, не находили отражения в официальных документах и публикациях.

Одним из первых на эту идею откликнулся Вадим Валентинович Бооль, ветеран флота рыбной промышленности, краевед, лауреат областной премии имени П. Т. Новограбленова за 2000 г.

Представляем его воспоминания об условиях, в которых в 1940—1960-х гг. работали на флоте люди одной из наиболее мужественных профессий — судовые кочегары.

В. В. БООЛЬ

ИСТОРИЯ И ЛЮДИ

Публикации трудов, освещающих вопросы истории, предполагают привлечение к теме возможно большего круга лиц. Для популяризации истории желательно, по возможности, «оживлять» изложение событий присутствием людей, условиями их труда и быта в описываемый период, эпоху.

Многократно публикуемые материалы о плавании одного из отрядов Второй Камчатской экспедиции под командой капитана третьего ранга Мартина Петровича Шпанберга вдоль Курильской гряды принимается читателем к сведению и не больше. Но если описание дополнить информацией о том, что, например, входящий в состав отряда кораблей дубль-шлюпка «Надежда» — военное судно галерного типа с палубой, одной мачтой для легкого паруса и двадцатью парами весел, — приводилась в движение прикованными к скамьям сибирскими каторжанами-гребцами, то информация приобретает иное восприятие, особенно для читателей, на себе испытавших «прелести» длительного пребывания в штормовом Охотском море в шлюпке или кунгасе.

В истории рыбной промышленности Камчатки есть еще белые пятна в освещении организации прибрежного лова, степени и характере ручного труда. Например, кто такие курибаны? Что представляли собой имевшие широкое распространение суда, обеспечивавшие прибрежный лов — кунгасы, сампаны, кавасаки? Как было организовано и в какой мере обеспечивало нужды 1 200 рыболовных участков по обоим побережьям Камчатки судостроение на Ключевской верфи? Каковы характерные для того времени организация и условия труда?

Понятно, что до наших дней дошла крайне скудная информация об особенностях плавания моряков XVIII—XIX вв., характере и формах добычи и переработки морских объектов промысла того времени (издержки отношения россиян к собственной истории), но есть еще люди, способные рассказать об условиях работы на судах, рыбоперерабатывающих и рыбодобывающих предприятиях в тридцатых, сороковых, пятидесятых годах двадцатого, уже прошедшего, века.

Память штука ненадежная. У каждого человека свое восприятие происходящего. Но воспоминания нескольких современников событий вполне воссоздадут реальную картину быта ушедших лет.

Доставшиеся Камчатрыбпрому в наследство от Акционерного Камчатского Общества (АКО) пароходы — «Анатолий Серов», «Ительмен», «Коккинаки», «Кура», «Орочон», «Сима», «Терек», «Чавыча», «Чапаев», «Эскимос» и «Якут» — различались характерными очертаниями надстроек и рангоута. Односерийными «близнецами» среди них были только «Сима» с «Чавычей» да «Якут» с «Чапаевым».

«Анатолий Серов» [1] отличался от остальных пароходов не только характерными очертаниями, но и необычным дизайном внутреннего интерьера средней настройки: богато инкрустированной отделкой поперечного коридора и еще более впечатляющей инкрустацией лестницы (язык не поворачивается назвать ее трапом), ведущей в роскошную кают-компанию. Посредине коридора, против лестницы, была прикреплена рельефная, на английском языке, бронзовая эмблема завода, по-

строившего судно. Выделялись цифры «1896» [2]. В этой надстройке размещалась большая часть экипажа. Только матросы жили под полубаком, а кочегары размещались в кормовых каютах с двухярусными койками.

Кочегары первого класса несли вахту по четыре часа через двенадцать часов отдыха, а второго класса, как и все остальные члены экипажа — через восемь [3]. Работа моряков этой специальности, тяжелая физически, в условиях высоких температур и насыщенного зольной пылью воздуха, была чрезвычайно ответственной. Припев бытовавшей тогда популярной шуточной песенки удачно характеризовал значимость этой профессии:

Кочегар, кочегар, — не шутите,
Кочегарка — это сердце корабля!
Кочегар, кочегар, — шурините,
Ведь без вас бессилен штурман у руля!

Рабочее помещение кочегарки ограничивалось с кормовой стороны фронтальной частью двух 28-тонных огнетрубных котлов, с носовой — водонепроницаемой переборкой со встроенным клинкетом посредине, за которой находился трюм-бункер. От бортов корпуса судна отсек отделялся водонепроницаемыми переборками с обычно закрытыми клинкетами. Пространство между бортом и переборками через люки в палубе заполнялось аварийным запасом угля. Приборами, которыми руководствовался кочегар в своей работе, служили водомерное стекло и манометр, показывающий давление пара в котлах и, соответственно, косвенно характеризующий мощность главной машины, вращавшей гребной вал.

Объем физического труда на протяжении вахты во многом определяла калорийность угля. Наиболее желательным был высококалорийный уголь. На «Анатолии Серове» за ходовую вахту его сжигалось 4—4,5 т. Значительно больших усилий требовало сжигание сучанского и других приморских углей.

На вахту заступали два кочегара первого класса и один — второго. Их работа «на свежие силы» начиналась с чистки топок от шлака, образовавшегося за предыдущую смену, — самый ответственный период вахты. Кочегары ломиками, прозванными «карандашами», с длиной, превышающей длину топки настолько, чтобы их выступающая часть была достаточным рычагом для манипуляций. «Карандаш» выполнял роль кочерги. Процесс начинался с перемещения горящего угля на одну сторону топки по всей ее длине. Затем добавлялась еще «порция» топлива для более интенсивного горения.

Слой шлака, освободившийся от угля на половине топки, перемешивался для остывания. Дверца топки закрывалась, и аналогичная операция повторялась в других топках. Работа никогда не производи-

лась одновременно на двух котлах, а обязательно в следующем порядке: правая топка первого котла — правая топка второго, средняя топка первого котла — средняя топка второго и т. д.

Следующий этап — удаление шлака из топок. Кочегар первого класса скребком на длинном стержне (длина топки составляла порядка трех-четырех метров) выгребал раскаленный, полурасплавленный шлак себе под ноги. Его помощник — кочегар второго класса — поливал раскаленную массу водой из шланга. При этом образовывались струи пара, серые от увлекаемых частиц золы. Совокупность раскаленной массы, шипения кипящей воды, клубов пара и облаков поднятой в воздух золы не поддается описанию. Лица работающих мгновенно становились черными. По телам под раскалившейся робой ручьями струился пот. Требовалось максимальное напряжение сил для перемещения массы шлака вдоль топки наружу.

Очистку топок следовало производить в предельно короткие сроки. После удаления шлака из половины топки, горящий уголь распределялся равномерно по всей площади колосников, после чего принимались меры для интенсификации его горения. Так поочередно очищалась одна половина всех шести топок. Затем в том же порядке очищалась их вторая половина. Этот процесс сопровождался неизбежным падением давления пара в котлах, а следовательно, — понижением мощности главной машины и скорости хода судна. В этом смысле успех рейса во многом зависел от мастерства кочегаров, особенно в условиях жестокого шторма при ураганном ветре, если пароход находился в непосредственной близости от берега.

Наконец, топки очищены. Теперь наступает «пик» нагрузки для кочегара первого класса. Он должен, по возможности, быстрее (это тоже значительно влияло на процесс горения) очистить поддувала всех шести топок от золы. Продукты горения, извлеченные из топок и поддувал, перебрасывались в отведенный для этого угол кочегарки. Затем рабочая площадь освобождалась от них: продукты горения удалялись за борт. Объем золы, как правило, превышал объем шлака.

На «Анатолии Серове» эта работа производилась с помощью металлической квадратной кадки объемом около половины кубометра с механическим приводом. Кадка наполнялась шлаком и, после включения подъемного механизма, поднималась до уровня главной палубы, переворачивалась, высыпая содержимое, затем возвращалась в исходное положение. Этот процесс проходил медленно и продолжался почти до конца вахты. Но уже на этапе начала работы в кочегарке кончался запас угля, созданный предыдущей вахтой на период чистки топок, и теперь было необходимо обеспечить непомерный «аппетит» ревущего в котельных топках огня.

В начале рейса заброска угля из бункера в кочегарку была делом относительно легким, но уже через неделю-другую, по мере уменьшения запасов, она становилась трудоемким процессом. Уголь нужно было грузить в трюме на тачку, подвозить его к клинкету, вываливать и перебрасывать в кочегарку. К концу вахты следовало создать запас топлива, достаточный для периода чистки топок на следующей вахте.

Работа по перемещению угля чередовалась с удалением шлака. Основным орудием труда для этого была подборная лопата «номер восемь», которой зачерпывалось до тридцати и более килограммов угля за один раз.

Кочегары первого класса тем временем поддерживали оптимальное давление пара в котлах, близкое к предельно допустимому — «на марке», — обеспечивающее машине максимальную мощность. В то же время превышать этот уровень давления не следовало — срабатывал предохранительный клапан, и пар уходил в атмосферу. Давление пара в котлах снижалось, а уголь перерасходовался.

Существовали и еще «тонкости» с неприятными последствиями. Например, уголь, сгорая, образовывал шлак, спекающийся в непроницаемую для воздуха корочку. Кочегар постоянно ломиком подламывал это слой, препятствуя его нежелательному возникновению. Но в процессе работы ему доводилось отвлекаться, чтобы, например, помочь кочегару второго класса. Увлекшись другой работой, он порой ослаблял контроль за горением, упускал «опасный» момент, и шлак в топке под слоем угля спекался в сплошную толстую корку. Интенсивность горения резко уменьшалась, угрожая затуханием. В такой ситуации спасти положение с помощью «карандаша» было невозможно.

В чрезвычайных ситуациях использовался лом, прозванный кочегарами «понедельником». Он был значительно толще и длиннее рабочего лома и, чтобы проломить им шлаковую корку, подсунув под нее лом и поднимая до разрушения, требовалось усилие двух, а то и трех человек. Вес этого инструмента зависел от величины котла. На «Анатолии Серове» он весил, видимо, около пятидесяти килограммов, а на пароходе «Ительмен», на котором были установлены 48-тонные котлы, манипуляция таким снарядом могла оказать честь бригаде штангистов международного класса…

Вахта окончена. Черные от сажи и копоти, кочегары безучастно проходят мимо массивных деталей главной машины, вращающихся с частотой 48 оборотов в минуту. Машина открытого исполнения. Внутри нее между вращающимися и качающимися конструкциями ходит машинист, ловко орудуя масленкой.

Случались и нештатные события, надолго остававшиеся в памяти. Порой, в силу неблагоприятных метеоусловий или по причине нерасторопности береговых служб, рейс затягивался и запасы угля подходи-

ли к концу. На севере восточного побережья Камчатки в чрезвычайных ситуациях бункеровались корфским углем. Работа с ним являлась сущим бедствием для кочегаров. Этот уголь был низкокалорийным, с большим процентным содержанием несгораемых пород, — что называется «ни пару, ни жару». Расход его был значительно больше, чем обычного. Два раза за вахту приходилось чистить топки, а скорость хода судна была минимальной [4].

Еще сложнее было на западном побережье, где пополнить бункер было нечем. Из-за этого порой возникали чрезвычайные ситуации, из которых удавалось благополучно выйти только благодаря смекалке комсостава судов и ценой невероятных усилий всего экипажа. Они перерастали в легенды и становились достоянием всего флота. Примером может служить случай, приключившийся с пароходом «Сима».

Загруженный нетарированной (то есть россыпью) рыбой, с пассажирами в твиндеках и запасом угля «в обрез» до Петропавловска, на подходе к Первому Курильскому проливу пароход попал в шторм. Скорость течения, воздействие встречного ветра были соизмеримы с его скоростью. Рядом скалистый берег. Через сутки противостояния стихии уголь на пароходе закончился. Было принято неординарное решение — топить котлы рыбой. Сам факт перегрузки рыбы из грузового трюма в бункер в условиях жестокого шторма — событие из ряда вон выходящее. В свою очередь, процесс сжигания рыбы в топках котлов оказался необычайно трудоемким. Не образуя шлака, рыба сгорала с немыслимой скоростью. Кочегары работали на пределе физических возможностей…

«Да, были люди в наше время,
Могучее, лихое племя...»

В пятидесятых годах XX в. уголь на пароходах был вытеснен жидким топливом. Профессия кочегара, продержавшаяся на флоте полторы сотни лет, стала историей.

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] Пароход «Анатолий Серов» 25 июня 1940 г. завершил капитальный ремонт в Мурманске. Вскоре судно под командованием капитана А. И. Дудника вышло во Владивосток по Северному морскому пути. Находясь во льдах, пароход сломал все четыре лопасти гребного винта. При помощи ледокола «Красин» он дошел до б. Провидения. Здесь в течение нескольких суток команда судна, перебросив в носовые трюмы 800 т груза, подняв тем самым корму из воды, самостоятельно, без подъемных кранов и приспособлений, заменила пятитонный винт и продолжила плавание до пункта назначения.

17 октября 1940 г. для приемки парохода от перегонной команды в АКО была создана комиссия во главе с капитаном Ф.И. Волчковичем. Судно вступило в состав транспортного флота АКО в ноябре 1940 г.

Практика работы «Анатолия Серова» показала рентабельность его эксплуатации. Сравнительно небольшой пароход (грузоподъемность 2 100 т) имел высокую оборачиваемость, позволявшую оперативно доставлять партии срочных грузов в период подготовки и проведения путины.

Ныне стальной ветеран, являющийся единственным сохранившимся участником промыслового освоения полуострова в первой половине XX в., используется как учебный центр для подготовки плавсостава.

[2] Видимо, это год основания завода-строителя. Само судно спущено на воду в 1926 г.

[3] Штатные расписания экипажей пароходов АКО, сложившиеся в конце 1920-х гг., предусматривали несение вахты несколькими кочегарами первого класса (по одному на котел) и одним — второго класса.

[4] Вот что по этому поводу писала «Камчатская правда» в 1947 г. (№ 76): «Многие суда на восточном побережье часто бункеруются на корфовском буроугольном руднике. Неоднократные испытания этого угля производил пароход «Орочон», как на стоянке, так и в рейсах. Эти испытания показали, что на этом угле работать можно. Уголь горит длинным пламенем, хорошо держит давление пара. Единственным и очень большим недостатком является повышенная зольность. При работе машиной на ходу этого угля требуется для бункеровки почти в два раза больше, чем сучанского. Повышенная зольность увеличивает нагрузку на кочегаров. Корфовский уголь для бункеровки судов дальнего плавания непригоден по той причине, что его можно взять в бункер не более, как на двадцать дней, тогда как минимальный запас угля должен быть не менее, как на месяц».

С. В. ГАВРИЛОВ

РОЖДЕНИЕ КАМЧАТСКИХ КОНСЕРВОВ

На протяжении двухсот лет нахождения Камчатки в составе России на ней отсутствовали промышленные предприятия, производившие товарную продукцию. Первым из них стал рыбоконсервный завод компании «Камчатское торгово-промышленное общество», который начал работать в 1901 г.

1. 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 соболь 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» [1, 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. Он в 1896 г. просил российское правительство сдать ему в монопольную аренду на десять лет р. Авачу с годовой платой, начиная с четвертого года аренды, по 1000 руб. в год и по 5 коп. с каждого произведенного пуда рыбопродукции (один пуд равен 16,38 кг).

«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 этим документом, военный губернатор Приморской области был обязан предоставить адмиралу два участка (около устья р. Паратунки и на м. Сигнальном) площадью не более пяти десятин каждый и протяжением по берегу моря не более 500 саженей. 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» [2, с. 446].

Средства на обустройство промыслов адмирал собирал три года, а осенью 1899 г. он скончался. Его вдова пыталась продолжить дело, но выполнить предъявленное ей правительством требование — начать строительные работы в 1900 г. — она не смогла, потеряв полученные привилегии [3, с. 251—252].

Следующим, более успешным опытом в этом направлении, стал завод компании «Камчатское торгово-промышленное общество» (КТПО). Предприятие, построенное по типу аляскинских, приступило к работе летом 1901 г. КТПО стало преемником отечественной фирмы «Русское товарищество котиковых промыслов» (РТКП), в 1896 г. первой начавшей на Камчатке рыболовство в промышленных масштабах.

Основанное в 1891 г. Гринвальдом, Прозоровым, Савичем и Лепешкиным РТКП в конце 1890-х гг. «также хлопочет об отдаче им на Камчатском полуострове места для основания рыболовных факторий». Право на аренду вскоре было получено, после чего началась рыбопромысловая деятельность компании. Она попробовала засаливать чавычу для сбыта на американском и европейском рынках, «но так как дело это было недостаточно хорошо организовано, то опыты эти не дали благоприятных результатов».

Гораздо удачнее оказались проведенные одновременно опыты засолки лососей сухим (японским) способом 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».

Производство РТКП соленой рыбы быстро расширялась: если в 1896 г. оно заготовило японским посолом 1 050 пудов, в 1897 г. — 20 537, в 1898 г. — 37 897, то в 1899 г. — 114 684, а в 1900 году — уже 152 560 [4, с. 454—455].

Приобретя необходимый опыт в приготовлении соленой рыбной продукции, РКТП решило перейти к производству более ценного товара — лососевых «жестяночных» консервов, тука и рыбьего жира. С этой целью в 1897 г. было учреждено КТПО, возглавил которое А. А. Прозоров. Новая компания располагала капиталом в 1 000 000 золотых руб. [5, с. 79—80].

В начале лета 1899 г. она получила право аренды сроком на десять лет двух участков земли на берегу бухты Тарьи в Авачинской губе общей площадью четыре десятины с протяжением по берегу в 400 саженей. Условия аренды были такими же, как у фирмы «Семенов, Демби и К°» — пионера русской рыбопромышленности на о. Сахалине.

КТПО обязывалось возвести на участках промысловые сооружения стоимостью не менее 40 000 руб. В течение первого года аренды оно должно было платить казне пошлины и производить ежегодно не менее 50 000 пудов рыбопродуктов. Кроме этого, арендатору следовало иметь в течение первых пяти лет арендного срока не менее 5 % русских рабочих от их общего числа, а во втором пятилетии — не менее 10 %. Управлять предприятиями на местах также должны были русские подданные. Контракт, заключенный летом 1900 г., составила канцелярия военного губернатора Приморской области [3, с. 253—254].

Первый отечественный камчатский рыбоконсервный завод, снабженный самым современным по тому времени механическим оборудованием американского производства, располагался неподалеку от Петропавловска в бухте Тарья. Он мог выпускать в сутки до 800 ящ. консервов (38.400 однофунтовых 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, были приглашены американцы, французы, японцы, шведы и норвежцы.

К концу июля 1901 г. на арендованной территории появились следующие сооружения:

— деревянное здание завода, крытое гофрированным железом;
— бараки для рабочих, приспособленные 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, то есть добывать соболей.

Процесс производства консервов на заводе КТПО складывался из следующих стадий. Добытая рыба в кунгасах, буксируемых катерами, доставлялась к берегу к навесу, под которым производилась ее потрошение и мойка. Обработанный сырец вагонетками с канатной тягой,

приводимой в действие паровой лебедкой, поступал в здание завода к резательной машине. Специальный набивочный станок заполнял жестяные консервные банки, в которые были предварительно добавлены порции соли, кусками с рыбой.

Цилиндрические банки фунтовой вместимости (454 г) изготавливались здесь же в специальной 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 подавался под давлением от компрессора.

Герметичность запаянных 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 1—1,5 ч варились паром под давлением. Сваренные консервы размещались на специальных столах, на которых производилось удаление из банок находившегося в них воздуха.

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» [5, 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 работы завода в первый сезон 1901 г., ставший, впрочем, и последним, оказались печальны: консервов было приготовлено мало. Причиной этого стали не отрегулированные взаимоотношения между КТПО и государством в лице администрации Приморской области, в состав которой 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 лов рыбы разрешалось производить иностранными рабочими (японцами), имевшими высокую квалификацию и обходившимися достаточно дешево. В ноябре 1899 г. в действие вступили «Временные правила для производства морских промыслов в террито-

риальных водах Приамурского генерал-губернаторства», запрещавшие использовать на рыбных промыслах иностранцев. Камчатка же не располагала достаточным числом местных жителей, способных работать на заводе и рыболовных участках, а доставка таковых из России была сложна, сопровождалась серьезными затратами и являлась большим коммерческим риском.

По мнению А. 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…» [5, 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, очевидно, 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 продукции: продвижение русских консервов на американский рынок было затруднено громадным количеством аналогичной продукции, производившейся в США, а азиатские страны — Япония, Корея и Китай — потребляли в тот период исключительно соленую рыбу. Кроме этого, предприятие создавалось без предварительной оценки возможностей сырьевой базы в Авачинской губе, что привело к тому, что оно не было достаточно обеспечено сырцом.

Позже его перенесли в Усть-Камчатск, но к работе оно так и не приступило (одной из причин этого называлась гибель в 1902 г. инициатора его создания А. А. Прозорова) и впоследствии было ликвидировано. Здесь завод возглавлял С. Грушецкий, впоследствии сам владевший аналогичными предприятиями.

Участники экспедиции Ф. П. Рябушинского (1908—1909 гг.), побывавшие в Усть-Камчатске, некоторое время проживали в пустом доме, принадлежавшем КТПО и находившемся возле бездействующего завода [6, с. 23—24].

Остатки первенца камчатской рыбоконсервной индустрии еще долго привлекали к себе внимание путешественников, посещавших окрестности Петропавловска. Они сохранялись 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» [7, л. 16].

В 1909 г. в устье р. Камчатки в районе Усть-Камчатска началось строительство нового рыбоконсервного завода (РКЗ) и лесопилки. Ссуду под постройку РКЗ дал Русско-Азиатский банк [8, с. 5]. О ходе работ на этих объектах приамурскому генерал-губернатору докладывал исполняющий должность губернатора Камчатки В. П. Перфильев [9, л. 46 об.]. Массовое производство консервов из рыб лососевых пород началось здесь в 1910 г.

Суточная производительность завода, принадлежавшего русским предпринимателям А. Г. Демби и Х. П. Биричу, достигала 10 000 банок. 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…» [10, л. 250 об.].

Кроме него в этом же году на западной Камчатке заработало предприятие К. В. Эккермана, расположенное на речном участке неподалеку от Паланы [11, с. 221]. Всего в 1910 г. отечественные предприятия выработали 9300 ящ. консервов.

По свидетельству приамурского 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…» [12, с. 304—306].

Для противостояния японской экономической экспансии на Камчатке русское 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, устанавливавший порядок сдачи в аренду речных рыболовных участков. В соответствии с ним русско-подданные имели право брать в аренду на двенадцать лет с рыбопромышленной целью все наиболее значительные реки края на льготных условиях с платой по 5 коп. с пуда пойманной и засоленной

рыбы [13, л. 3 об.]. Данным правом воспользовалось товарищества Демби—Бирича, закрепив за собой речной участок «Нерпичий».

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. Видимо, около 1912 гг. товарищество Демби—Бирича владело уже двумя независимыми 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 Палана» [14, с. 14].

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» [15, с. 30].

В 1913 г. на западном побережье Камчатки русские и японские промышленники добыли в общей сложности 2 256 222 пуда рыбы, из которых на долю консервов пришлось 61 779 пудов (всего 2,74 %), а остальное количество было приготовлено сухим посолом для японского рынка. В Европу отправили 6 312 пудов консервов (то есть 10,2 % от их суммарного объема) [16, с. 71, 75].

В этот сезон здесь действовало уже двенадцать РКЗ, из них два отечественных (Эккермана и Менарда), размещавшихся на речных рыболовных участках. Остальными заводами владели японцы. Два лучших из них, находившихся в районе реки Озерной на морских участках № 230 и 232, арендовал С. Цуцуми. По данным смотрителя рыболовства В. В. Архангельского, фактически эти РКЗ принадлежали одной из английских компаний, заключившей с Цуцуми договор, в соответствии с которым 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, машины приводились в действие паровым двигателем. Управлял заводом английский инженер, специалист по консервному делу, механической частью распоряжался американский техник. Первый имел десять помощников, второй — семь кочегаров и масленщиков. Этот РКЗ признавался лучшим из всех имеющихся на западной Камчатке. РКЗ, размещенный на соседнем участке № 232, также называвшийся «Day Break Brand», заметно уступал рассмотренному.

Всего в сезон 1913 г. заводы, стоявшие на морских участках западного побережья, изготовили 41 186, а на речных — всего 4 208 ящ. Традиционным видом сырья для них являлась нерка, но в этом году появился устойчивый спрос на консервы из горбуши. На лондонском рынке они по-прежнему не котировались, но получили распространение в Японии и на некоторых европейских рынках [16, с. 80—82].

На восточном побережье полуострова в 1913 г., по сведениям 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 на восточной Камчатке в 1913 г. выработали в общей сложности 61.800 пудов консервов, кроме того, РКЗ Демби изготовил первые на восточном побережье 23 ящ. консервированных крабов. Источник [10, с. 60] указывает, что в 1913 г. на участке «Нерпичий» и морском № 245в Демби произвел в общей сложности 53 630 ящ.

В «Сведениях об уловах в 1913 г. русско-подданых в реках и бухтах, изъятых от действия русско-японской рыболовной конвенции» приводятся данные о том, что в районе Усть-Камчатска консервы производили три отечественных промышленника: А. Г. Демби, Х. П. Бирич и Г. А. Крамаренко, на долю которых пришлось примерно одинаковое количество продукции — соответственно 8 462, 7 906 и 8 112 ящ. общей массой 36 666 пудов. Более поздние сообщения свидетельствуют о том, что Крамаренко на своем участке не работал, передав его товариществу Демби—Бирича.

Заводы на морских участках № 241в и 241б принадлежали японцу Н. Сутетаро. Они не имели паровых двигателей и отличались невысокой производительностью, выпустив немногим более 15 000 ящ. Всего же все четыре восточно-камчатских РКЗ произвели 98 466 пудов продукции, отправленной в Европу [17, с. 86—88].

Таким образом, в столь любимом отечественной статистикой 1913 г. на Камчатке было выработано, в общей сложности, 160 245 пудов консервов. Это в пересчете однофунтовые банки составило около 120 448 ящ. Рыбоконсервное 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…» [10, с. 8].

Техническое оснащение отечественных РКЗ начала 1910-х гг. может быть охарактеризовано на примере предприятия Г. А. Менарда, располагавшегося на западной Камчатке возле реки Колпаковой. «Завод размером 212 на 45 футов (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 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), жесть для банок — из Англии. По словам владельца, полное оборудование завода обошлось в 42 000 рублей» [15, с. 29].

Завод Менарда в 1913 г. произвел 3 208 ящ. консервов, в том числе 204 — из крабов. Кроме него на западной Камчатке в 1913 г. действовал РКЗ Эккермана, который выпустил всего 1 000 ящ.

Основным видом продукции камчатских РКЗ в начале 1910-х гг. являлись консервы из нерки, которые ценились вдвое дороже, чем из кеты и горбуши. Основное их количество сбывалось в Европу, меньшее — в США и Японию. В 1911 г. камчатские консервы появились даже в Австралии [18, с. 348].

Крупнейшими русскими рыбопромышленниками на Камчатке в 1912—1913 гг., производившими консервы, являлись А. Г. Демби и Г. А. Менард. Первый в 1912 г. ввез в Японию 7 107 ящ. своей продукции, а в следующем году он доставил сюда около половины всей русской рыбопродукции, заготовленной на полуострове. Г. А. Менард реализовывал свою продукцию при участии Демби. В 1912 г. он привез в Хакодате 6 279 ящ., в 1913 г. — 2 800 [10, с. 60]. Остальные консервы отправились в Европу на пароходах прямо с промыслов.

Осенью 1912 г. на лондонском рынке консервы из нерки стоили 17—18, из кижуча — 15—16, а из кеты — всего 6—7 руб. за ящик. Себестоимость же продукции с доставкой в Лондон составляла 8—8,6 руб. Как видно, производство консервов из горбуши в этот период

являлось убыточным, но рассматривалось как перспективное, особенно для отечественного рынка. С учетом этого считалось, что выпуск таких консервов мог в дальнейшем получить широкое распространение, особенно на западном берегу Камчатки [9, с. 30—31]. Это предположение подтвердилось уже к 1920 г., когда выпуск «горбушечьих» консервов принял массовый характер. Помимо рыбных, значительным спросом в США и, особенно, в Англии пользовались крабовые консервы. В 1922 г. их ящик стоил в США 45—60 руб. [19, с. 156].

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. Наиболее популярный сорт Red (нерка) вместо 33—35 шиллингов продавался по 24—27. Silver (кижуч) — вместо 26—28 — 20—24. Сорт King Salmon (чавыча) в 1913 г. поступил на рынок впервые. Причиной снижения цен стал громадный объем продукции, произведенной в этот сезон в США — 8 063 444 ящ. [10, с. 4].

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, приготовленного японским посолом — 3,4—3,8 руб. [20, с. 144]. Эти цифры свидетельствовали о высокой доходности рыбоконсервного производства.

Доставка консервов на рынки сбыта осуществлялась морем. Фрахтовые ставки на перевозку консервов на судах Добровольного флота в 1919 г. составляли 3,75 руб. за пуд [21, № 234].

В 1914 г. наиболее крупное отечественное рыбоконсервное производство на Камчатке по-прежнему находилось в Усть-Камчатске на предприятиях Демби и Бирича. На промыслах у последнего трудились около двухсот русских и японцев. Улов лососевых различных пород за сезон в Усть-Камчатске в этот период составлял около миллиона штук. Основным рынком сбыта камчатских консервов являлась Англия, в Россию попадала лишь малая их часть [22, с. 75].

Выработка консервов на заводах Демби в 1913—1915 гг., ящ., показана в табл. 1 (составлена автором по данным [23, № 55, 51]).

Таблица 1

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**

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 сезон 1915 г. планомерно развивала свое хозяйство на р. Озерной только компания «Тихоокеанские морские промыслы С. Грушецкий и К°». Она же в этом году начала осваивать новый участок на р. Большой, где позже был возведен РКЗ.

Первый РКЗ Грушецкого заработал на р. Озерной в 1914 г. Его здание размером 40 на 18 м 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. была установлена машина для чистки рыбы, приводимая в действие мотором мощностью 12 л.с.

Кроме этих сооружений, к концу 1915 г. на участке появились жилой дом, больница с аптекой, склад продуктов и промснаряжения, два барака для рабочих в четыре окна без пола и потолка с двумя печами в каждом, кухня для рабочих с тремя котлами и русской печью для хлеба, баня [24, л. 17]. Рабочие на промыслах Грушецкого питались за счет фирмы, получая зарплату в размере 25 руб. в месяц.

В 1915 г. в районе с. Колпаково 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 заводе, «получая поденную плату и зарекомендовали себя вполне с хорошей стороны».

Всего на морских и речных участках западно-камчатского района в 1915 г. было приготовлено 3 591 636 пудов рыбопродуктов, из которых 171 303 (4,77 %) — в виде консервов для лондонского рынка и русского интендантства [24, л. 19—19 об.].

В восточно-камчатском районе в 1915 г. русские РКЗ действовали на двух речных участках (Нерпичьем и Верхне-Камчатском). Они принадлежали товариществу Демби—Бирича. Кроме этого, товарищество эксплуатировало речной участок, формально принадлежавший Г. А. Крамаренко. Рыбу оно ловило также на четырех морских участках (№ 245, 245б, 245в, 245г).

По данным смотрителя рыболовства Н. А. Полевого, «два завода: на участке Нерпичий и на морском № 245в, оборудованы солидными жилыми казармами, пакгаузами и ледниками, и богато снабжены различным инвентарем. Кроме того, участок № 245б имеет хорошо оборудованную больницу на двадцать коек с двумя при ней врачами — русским и японским».

Управление рыбными промыслами размещалось на Нерпичьем участке. Для разгрузки пароходов и доставки рыбы к заводам име-

лись 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 [24, л. 29—30, 35 об.].

На морских участках западно-камчатского и ичинского промысловых районов в 1916 г., по сведениям старшего смотрителя рыболовства М. Н. Павленко, было выловлено 3 163 125 пудов рыбы. «В консервы переработано 234 305 пудов красной и горбуши», то есть 7,4 % улова. На тринадцати речных участках приготовили консервов общим весом 155 264 пуда брутто. По замечанию Павленко, «настоящий год превзошел все остальные по количеству рыбы за четыре года и выпущенных продуктов» [25, л. 489—490 об.].

Во время войны наблюдалось значительное увеличение спроса на лососевые консервы, сопровождавшееся существенным повышением цен на них. Это способствовало исключительному подъему рыбоконсервной промышленности: в 1916 г. отечественные предприятия произвели уже 247 329 ящ. Дополнительно к действовавшим открылись заводы не только на речных, но и на морских участках. Их число к 1920 г. достигает шести. Существующие производства расширялись: на предприятии Демби были возведены сооружения, получившие название «новый завод». Выпуск отечественных рыбных консервов достиг пика в 1916—1917 гг., когда он составил, соответственно, 247 329 и 239 232 ящ. После этого 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. 2 [28, с. 65].

Таблица 2

Год	**Общее кол-во, тыс. ящ.**	**Русские**		**Японцы**	
		тыс. ящ.	% соотношение	тыс. ящ.	% соотношение
1910	10,0	9,3	93	0,7	7
1917	510,0	239,0	42	271,0	53
1919	743,9	82,2	11	661,7	89
1921	710,9	7,535	1	703,4	99

Возрождение отечественной рыбоконсервной промышленности, связанное с деятельностью возникших в этот период первых государственных рыбопромышленных организаций и активизации частного капитала, началось в 1926 г. Количество рыбных консервов, произведенных на Дальнем Востоке в 1925—1927 гг., ящ., приведено в табл. 3 [29, с. 177].

Таблица 3

Год	Россия (СССР)	Япония
1925	1 245	573 393
1926	28 775	895 952
1927	112 447	708 400

Расширение масштабов отечественной рыбоконсервной промышленности поставило на повестку дня вопрос о необходимости подготовки квалифицированных кадров для РКЗ. Об этом местные власти стали задумываться с самого начала их деятельности. Губернатор Н. В. Мономахов полагал, что серьезным подспорьем в работе заводов стало бы открытие низшего и среднего рыболовных училищ. «Эти училища 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» [28, с. 30].

Вскоре были сделаны первые конкретные шаги в этом направлении — 20 июля 1911 г. (по старому стилю) Х. П. Бирич предложил учащимся петропавловского городского училища провести практику на его заводе [29, л. 234—239].

Попытка создания прообраза специализированного учебного заведения рыбопромышленного профиля предпринималась в начале 1918 г. 10 января областной комитет под председательством А. А. Пурина рассматривал ходатайство члена комитета Сивцева о создании в Охотске «ремесленного класса, рыбоконсервного и икрообрабатывающего отделения». (В рассматриваемый период Охотский уезд входил в состав Камчатской области).

Летом 1918 г. в Охотске намечалось открыть высшее начальное училище (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 практическими занятиями. «Что же касается обучению рыбоконсервному и икрообрабатывающему 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, непраздно проводили время» [30, л. 7].

ВНУ в Охотске было открыто 1 июля 1918 г. Однако вскоре оно «за неимением свободного под училище помещения» в соответствии с

приказом областного комиссара от 24 октября 1918 г. было переведено в с. Тигиль и с 1 октября 1918 г. переименовано в «Тигильское ВНУ» [31, л. 40]. Сведений о создании в Охотской школе ремесленного отделения не выявлено.

В целом для подготовки местных специалистов по переработке рыбы сделано было мало: управленческий и технический персонал отечественных РКЗ, как правило, состоял из иностранцев.

2. ЯПОНСКИЕ ЗАВОДЫ В КАМЧАТСКИХ ВОДАХ

Одновременно с русскими рыбоконсервное дело на Камчатке стали осваивать японцы. Производство консервов из лосося в Японии началось в 1877 г., когда на о. Хоккайдо в провинции Ишикари был организован первый экспериментальный завод, работавший по американской технологии. Вслед за этим предприятием появилось еще несколько аналогичных [32, с. 61].

Первым японским рыбоконсервным фабрикантом на Камчатке стал С. Цуцуми. Его предприятие в Усть-Камчатске 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. Русским промышленникам стало ясно, что «японцы как по части заготовления икры, так и консервов, могут явиться нам серьезными конкурентами» [12, 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, построенных 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 саженей имело покрытие из оцинкованного железа и деревянный пол. Стоимость здания составляла 7 000 руб., а все оборудование предприятия оценивалось в 14 000 руб.

Значительная часть рабочих на японских РКЗ была занята пайкой: при использовании ручных машин приходилось не только паять боковой шов банки, 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 газовыми горелками, к которым по трубам подавался горючий газ. Им же пользовались и для освещения завода [15, с. 30].

Численность и объем продукции японских РКЗ на Камчатке в 1913 г. характеризует табл. 4.

Таблица 4

Участок	Владелец	Год основания	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 К°»	1912	26 240
9. № 226а Явинский 7	«Юшюцу Сиокухинь К°»	1912	на обоих
10. № 241б Камчатский 6	Ициигуми	1913	15 191
11. № 241в Камчатский 7	Ициигуми	1913	на обоих
Всего: 11			**79 891**

Как видно из табл. 4, всего на западной Камчатке в 1913 г. действовало девять РКЗ, произведших 64 700 ящ., на восточной в районе Усть-Камчатска — два с объемом продукции 15 191 ящ. [10, с. 54].

В 1913 г. ввоз консервов в Японию составил 2,64 % 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 в Англию с готовых участков [10, с. 54].

Вскоре, благодаря активной поддержке государства, японское рыбоконсервное производство на Камчатке резко активизировалось и претерпело существенные количественные и качественные изменения. Если в 1917 г. оно составило 271 769 ящ., то в 1921 г. — уже 703 391. Спустя десятилетие оно выросло еще заметнее, достигнув в 1930 г. 1 211 855 ящ. [11, с. 233].

Впрочем, приводимые цифровые данные о количестве произведенной японцами на Камчатке рыбопродукции следует рассматривать как ориентировочные. Вот что по этому поводу 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» [33, № 48].

До 1922 г. японские заводы принадлежали разным предпринимателям. Осенью 1922 г. они объединились и образовали синдикат (кумиай) — «Союз рыбопромышленников в русских водах», в состав которого вошли русско-японское рыбопромышленное общество «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша» и северо-океанское рыбопромышленное общество «Хокце Гио-Гио Кабусики Кайша». Последнее включало и предприятия Демби. Синдикат объединил всю рыбоконсервную промышленность Дальнего Востока, за исключением двух небольших японских заводов фирм «Кадама» и «Суда» и двух русских фирмы 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) с грустью констатировало полный упадок отечественного производства, заключив, что «имея в виду, что общее производство консервов в Охотско-Камчатском крае составляет лишь около десяти процентов 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» [34, с. 134—135; 35, с. 50].

Крупнейшая рыбопромысловая компания Ничиро образовалась в 1914 г. В 1921 гг. 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» с основным капиталом в 1 млн. иен, специализировавшемся на производстве консервных банок. В 1924 г. Ничиро скупает все акции рыбо-

промышленного общества «Хокуо Гио-Гио Кабусики Кайша», которое продолжало работать в его составе под названием «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша».

Ничиро работало исключительно в русских водах, где ему принадлежали девяносто девять морских рыбопромысловых участков и двадцать рыбо- и крабоконсервных заводов. Основными рынками сбыта ничировских 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 российских водах японцы изготовили 42 000 ящ. крабовых консервов на береговых заводах и более 35 000 ящ. — 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 ящиков (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 рыбных консервов, а в 1925 г. — соответственно 62 278 и 583 602 ящ. [20, с. 145]. На предприятиях Ничиро в 1925 г. в общей сложности трудились 800 служащих и до 10 000 рабочих, добывших рыбы на сумму 20 млн иен.

Появлению подобного монстра, разрабатывавшего рыбные богатства камчатского шельфа, способствовала слабость российской государственной власти, которая не могла противостоять японской экспансии. За время длительного хозяйничания 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. [36, № 68].

В начале 1920-х гг. частные русские рыбопромышленники практически полностью попали под влияние иностранного, в основном, японского капитала. В работе [8, с. 12] приведена вот такая их «классификация»:

— состоявших на службе фирм, являвшихся, по сути, управляющими промыслами (например, А. Надецкий и Ничиро);

— получавших ссуды от какой-либо фирмы, распоряжавшейся продукцией их промыслов (М. Люри по отношению к Накаяма);

— работавших при долевом участии иностранного капитала с последующим поглощением русского (С. Грушецкий и «Фрезер и К°»).

Деятельность первых русских рыбоконсервных заводов частных фирм (Демби—Бирича, Грушецкого, Менарда, Эккермана) в 1910—1920-х гг. позволила отработать на практике организационную и тех-

ническую сторону производства, завоевать рынки сбыта. Часть старых специалистов в конце 1920-х гг. (В. А. Встовский, В. И. Волков и другие) работала на советских РКЗ, передавая накопленный опыт новым поколениям отечественных консервщиков.

ИСТОЧНИКИ

1. *Слюнин Н.* Водные богатства Приморской области. Вестник рыбоводства. — СПб., 1895. — 33 с.

2. Вестник рыбопромышленности. — СПб., 1896.

3. *Прозоров А. А.* Экономический обзор Охотско-Камчатского края. — СПб., 1902. — 338 с.

4. Вестник рыбопромышленности. — СПб., 1901.

5. *Сильницкий А.* Поездка в северные округи Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. — Т. 6. — Вып. 1. — Хабаровск, 1902.

6. *Шмидт П. Ю.* Работы зоологического отдела на Камчатке в 1908-1909 г. // Камчатская экспедиция Ф. П. Рябушинского… — М., 1916. — 434 с.

7. *ЦДНИКО,* ф. 19, оп. 1, д. 30.

8. Материал по обследованию Охотско-Камчатского побережья в 1925 г. (Труд и быт). — Хабаровск, 1925. — 143 с.

9. *ЦГА ДВ,* ф. 702, оп. 1, д. 668.

10. Материалы к познанию русского рыболовства. — СПб., 1917.

11. *Сергеев М. А.* Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л., 1936. — 809 с.

12. *Унтербергер П. Ф.* Приамурский край. 1906—1910 гг. СПб., 1912.

13. *ГАКО,* ф. 210, оп. 1, д. 5.

14. Обзор Камчатской области за 1912 год. — Б. м., Б. г.

15. Справочная книга по рыбопромышленности Дальнего Востока. — Николаевск на Амуре, 1914. — 142 с.

16. Западно-камчатский район (отчет смотрителя В. В. Архангельского) // Материалы к познанию русского рыболовства. 1915. — Т. 4. — Вып. 7. — Петроград, 1915. — 168 с.

17. Восточно-камчатский район (По отчету смотрителя В. В. Арцишевского) // Материалы к познанию русского рыболовства. 1915. — Т. 4. — Вып. 7. — Петроград, 1915. — 168 с.

18. Азиатская Россия. — Т. 2. — Земля и хозяйство. — СПб., 1914. — 638 с.

19. *Дербер П. Я., Шер М. Л.* Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. — М.—Л., 1927. — 300 с.

20. Три года советского строительства в Дальневосточном крае (Отчет Дальревкома за 1922—25 год) / Под ред. М. П. Котпытина и П. Е. Терлецкого. — Хабаровск, 1926. — 247 с.

21. Камчатский вестник. Комплект за 1919 г.

22. *Горовский Б.* Забытые русские земли. Чукотский полуостров и Камчатка. Путевые очерки. — СПб., 1914. — 122 с.

23. Полярная звезда. Комплект 1923 г.

24. *ГАКО,* ф. 210, оп. 1, д. 2.

25. Там же, д. 3.

26. *Флеров В. С.* Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964. — 287 с.

27. Дальневосточный край в цифрах. Справочник / Под ред. Р. Шишлянникова, А. Рясенцева, Г. Мевзоса. — Хабаровск, 1929. — 281 с.

28. Всеподданнейший отчет губернатора Камчатской области действительного статского советника Мономахова за 1912 и 1913 гг. — Б.м., Б.г.

29. *ЦГА ДВ,* ф. 702, оп. 1, д. 682.

30. *ГАКО,* ф. 10, оп. 1, д. 4.

31. Там же, ф. 79, оп. 1, д. 1.

32. *Танакава И.* Продукты морского промысла Японии. — М.: Пищ. пром., 1975. — 352 с.

33. Известия Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1921.

34. Отчет ДальЭкосо экономическому совещанию РСФСР / Под ред. М. И. Целищева. — Хабаровск, 1924. — 416 с.

35. Камчатка в 1923 году. (Обзор Камчатской губернии по данным камчатского губревкома). Приложение к отчету ДальЭкосо экономическому совещанию РСФСР / Под ред. М. И. Целищева. — Б. м., 1924.

36. Полярная звезда. Комплект за 1926 г.

Уважаемые ветераны рыбной промышленности Камчатки!

Настоящим изданием продолжается серия сборников, посвященных истории рыбопромышленного освоения нашего края. В этом выпуске, наряду с авторскими статьями и документами, опубликованы воспоминания старейших работников отрасли.

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

Наш адрес: 683003, Петропавловск-Камчатский, ул. Ключевская 35, КГТУ, Гаврилов С.В. Контактный телефон 2—76—35.

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов
Выпуск 11 (3)

Ответственный редактор Гаврилов С. В.
Редактор Никулочкина Н. М.
Технический редактор Ли Т. В.
Компьютерный набор, верстка, оригинал-макет Гаврилов С. В.

Лицензия ИД № 02187 от 30.06.2000 г.
Подписано в печать 27.12.2000 г. Формат 61*86/16. Печать офсетная.
Авт. л. 9,20 п.л. Усл. печ. л. 8,82. Уч.-изд. л. 9,50. Тираж 100 экз. Заказ 1.

Редакционно-издательский отдел Камчатского государственного технического университета

Отпечатано полиграфическим участком РИО КГТУ
683003 г. Петропавловск-Камчатский, ул. Ключевская 35