КАМЧАТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

ВОПРОСЫ
ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов

Выпуск 4

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ
2001

ББК 63.3(2Камч)
В74

Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Сборник трудов. Вып. 4. – Петропавловск-Камчатский: Изд-во КамчатГТУ, 2001. – 168 с.

ISBN 5–328–00022–6

В сборник включены статьи, рассматривающие историю организации первого русского кругосветного плавания, морского транспортного освоения камчатского побережья в XIX и первой половине XX вв., становления отечественного крабоконсервного производства на плавучих заводах. В работах охарактеризованы непростые взаимоотношения между русскими и японцами в рыболовной сфере, имевшие место в первой половине XX в., бытовые и производственные условия, в которых в разное время находились моряки и промысловые рабочие, трудившиеся в рыбной промышленности Камчатки.

При подготовке статей использованы материалы из фондов Государственного архива и Центра документации новейшей истории Камчатской области (ГАКО) и (ЦДНИКО), личных архивов, результатов научных исследований. Ряд материалов публикуется впервые.

Издание предназначено для специалистов рыбопромышленной отрасли, студентов, аспирантов и всех интересующихся историей Северо-Востока России.

Отв. ред. С. В. Гаврилов

© КамчатГТУ, 2001
© Авторы, 2001

ISBN 5–328–00022–6

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

В. Н. Аров. Камчатка и первое русское кругосветное плавание (к 200-летию экспедиции И. Ф. Крузенштерна 1803–1806 гг.) 4
С. В. Гаврилов. Несколько проектов устройства камчатского каботажа . 29
Т. М. Кривоногов. Светлая голова 76
А. А. Гринко. «Мы работали, а не служили…» 79

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ЛИЦАХ И ДОКУМЕНТАХ

Г. И. Александров. Рейсовое донесение по пароходу-краболову «Камчатка» 85
Несколько вопросов к власть предержащим 98

ВЕТЕРАНЫ ВСПОМИНАЮТ МИНУВШИЕ ДНИ...

В. В. Бооль. Парусный флот Камчатрыбпрома 103
Первый государственный завод 109
Г. Ф. Буйвол. История одной судьбы 113
А. И. Пименов. Мы помогали десантникам 126

РУССКИЕ И ЯПОНЦЫ НА КАМЧАТКЕ

Акира Судзуки. Японо-российские и японо-советские отношения в области рыболовства в период до Второй мировой войны 129
Отчет дипломатического агента НКИД в Петропавловске на Камчатке за 1944 год 137

РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ КАМЧАТКИ

В. И. Борисов. К вопросу об изменении устья реки Камчатки и солености Нерпичьего озера 159

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Акира Судзуки – профессор университета в Хакодате (Япония).

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

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

Борисов Виктор Иванович – историк, ведущий специалист ОАО «Камчатскэнерго».

Гаврилов Сергей Витальевич – доцент кафедры судовых энергетических установок КамчатГТУ.

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

КАМЧАТКА И ПЕРВОЕ РУССКОЕ КРУГОСВЕТНОЕ ПЛАВАНИЕ

(к 200-летию экспедиции И. Ф. Крузенштерна 1803–1806 гг.)

История нашего края связана с множеством русских морских экспедиций XVIII–XX вв. Но особое место среди них занимают кругосветные плавания парусных кораблей. Русские моряки позже других европейских морских держав стали совершать такие плавания. Ко времени организации первой русской кругосветки четыре европейские страны совершили уже 15 подобных плаваний, начиная с Ф. Магеллана (1519–1522 гг.) и кончая третьим плаванием Дж. Кука. Больше всех кругосветных плаваний на счету английских моряков – восемь, в том числе три – под командованием Кука. Пять плаваний совершили голландцы, по одному – испанцы и французы. Россия стала пятой страной в этом списке, но по количеству кругосветных плаваний превзошла все европейские страны вместе взятые. В XIX в. русские парусные корабли совершили более 30 полных кругосветных плаваний и около 15 полукругосветных, когда прибывшие с Балтики на Тихий океан корабли оставались нести службу на Дальнем Востоке и в Русской Америке.

О возможности и необходимости дальних плаваний впервые в России задумался Петр I. Он намеревался организовать экспедицию на Мадагаскар и в Индию, но не успел осуществить свой замысел. Мысль о кругосветном плавании с заходом на Камчатку была впервые высказана флагманами русского флота, членами Адмиралтейств-коллегии адмиралами Н. Ф. Головиным и Т. Сандерсом в связи с организацией Второй Камчатской экспедиции. В октябре 1732 г. они представили в Сенат свое мнение о целесообразности отправления экспедиции «из Петербурга на двух фрегатах чрез Большое море-окиян кругом капа Горна и в Зюйдное море, и между Японских островов даже до Камчатки» [1].

Такие экспедиции они предлагали повторять ежегодно, заменяя одни корабли другими. Это должно было позволить, по их мнению, в более короткие сроки и лучше организовать снабжение экспедиции В. Беринга всем необходимым, быстрее установить торговые отношения с Японией. Кроме того, длительное плавание могло стать хорошей морской практикой для офицеров и матросов российского флота (приложение 1). Головин предлагал самого Беринга отправить на Камчатку сухим путем, а руководство плаванием двух фрегатов просил поручить ему. Однако идеи Головина и Сандерса не были поддержаны Сенатом и возможность организации первого русского плавания в 1733 г. была упущена.

В 1764 г. решено было послать вокруг света на Камчатку экспедицию капитан-лейтенанта П. К. Креницына, но из-за готовящейся войны с Турцией осуществить ее не удалось. Не состоялось также плавание, которое пытался снарядить в 1781 г. вице-президент Адмиралтейств-коллегии И. Г. Чернышев. В 1786 г. руководитель «Северо-Восточной… экспедиции» капитан-лейтенант И. И. Биллингс (кстати, участник третьего плавания Кука) представил Адмиралтейств-коллегии мнение своих офицеров о том, чтобы по окончании экспедиции обратный путь ее судов лежал вокруг мыса Доброй Надежды в Кронштадт. Ему также было отказано.

Но 22 декабря того же 1786 г. Екатерина II подписала указ Адмиралтейств-коллегии об отправке эскадры на Камчатку для охраны российских владений: «…по случаю покушения со стороны английских торговых промышленников на производство торгу и промыслов звериных на Восточном море, о сохранении права нашего на земли, российскими мореплавателями открытые, повелеваем нашей Адмиральтейской коллегии отправить из Балтийского моря два судна, вооруженныя по примеру употребленных капитаном английским Куком и другими мореплавателями для подобных открытий, и две вооруженные же шлюбки морские или другия суда, по лучшему ея усмотрению, назнача им объехать мыс Доброй Надежды, а оттуда, продолжая путь через Сондский пролив и, оставя Японию в левой стороне, итти на Камчатку» [2].

Адмиралтейств-коллегии предписывалось незамедлительно заготовить надлежащие наставления экспедиции, назначить начальника и служителей, желательно из добровольцев, сделать распоряжения о вооружении, снабжении и отправке судов. Такая спешка была связана с докладом Екатерине ее статс-секретаря генерал-майора Ф. И. Соймонова о нарушении неприкосновенности российских вод иностранцами. Поводом для доклада послужил заход в Петропавловскую гавань летом 1786 г. судна английской Ост-Индской компании под командованием капитана Вильяма Питерса с целью установления торговых отношений. Это был не первый случай появления иностранцев в русских владениях на Тихом океане, что вызывало тревогу властей об их судьбе.

Еще 26 марта 1773 г. генерал-прокурор Вяземский в письме к камчатскому коменданту допускал возможность появления у берегов Камчатки французской эскадры в связи с делом М. Беневского. В Петербурге было получено известие о том, что во Франции снаряжается флотилия и 1500 солдат для Беневского. Речь шла о снаряжении колониальной экспедиции Беневского на Мадагаскар, в которой приняли участие и двенадцать бежавших с Беневским камчатцев. Но в Петербурге подозревали, что, поскольку Беневский хорошо знал бедственное состояние обороны Камчатки и путь туда, эта экспедиция могла отправиться на полуостров.

В 1779 г. иркутский губернатор сообщал о появлении в районе Чукотского носа нераспознанных иностранных судов. Это были корабли Кука, направлявшиеся из Петропавловска на поиски северо-западного прохода вокруг Америки. Губернатор предлагал привести Камчатку в «оборонительное положение», поскольку путь к ней стал известен иностранцам. Заход кораблей Кука в Петропавловскую гавань в 1779 г. не мог не встревожить русское правительство, особенно после того, как стало известно о том, что англичане наносили на свои карты давно открытые русскими мореплавателями американские берега и острова и давали им свои названия. К тому же в Петербурге стало известно об отправке в 1786 г. в кругосветное плавание французской экспедиции Ж. Ф. Лаперуза. Но неизвестно еще было об экспедиции в том же году Токунаи Могами на южные Курильские острова, которые, после сбора там ясака Ив. Черным в 1768 г. и экспедицией Лебедева–Ласточника в 1778–1779 гг., Россия считала своими.

Все это заставило Екатерину II повелеть президенту коммерц-коллегии графу А. Р. Воронцову и члену коллегии иностранных дел графу А. А. Безбородко представить свои предложения по вопросу о защите российских владений на Тихом океане. Именно они и предложили отправить в кругосветное плавание русскую эскадру и объявить морским державам о правах России на острова и земли, открытые русскими мореплавателями в Тихом океане (приложение 2).

Предложения Воронцова и Безбородко легли в основу упоминавшегося указа Екатерины II от 22 декабря 1786 г., а также наставления Адмиралтейств-коллегии начальнику первой кругосветной экспедиции от 17 апреля 1787 г.

После обсуждения различных кандидатур начальником экспедиции был назначен 29-летний капитан 1-го ранга Григорий Иванович Муловский, родственник вице-президента Адмиралтейств-коллегии И. Г. Чернышева. После окончания Морского кадетского корпуса в 1774 г. он двенадцать лет служил на различных кораблях в Средиземном, Черном и Балтийском морях, командовал на Балтике фрегатами «Николай» и «Мария», а затем придворным катером, ходившим между Петергофом и Красной Горкой. Он знал французский, немецкий, английский и итальянский языки. После похода с эскадрой Сухотина в Ливорно Муловский получил в командование корабль «Давид Сасунский» в эскадре Чичагова в Средиземном море, а по завершении кампании был назначен командиром «Иоанна Богослова» в эскадре Круза на Балтике.

О грандиозности задуманной экспедиции, которая почти не уступала по масштабам поставленных перед ней задач Второй Камчатской, можно судить по наставлению ее начальнику, данному Адмиралтейств-коллегией (приложение 3).

Перечень задач экспедиции включал различные цели: военные (закрепление за Россией и охрана ее владений на Тихом океане, доставка крепостных орудий для Петропавловской гавани и других портов, основание русской крепости на южных Курилах и т.д.), экономические (доставка необходимых грузов в русские владения, домашнего скота для разведения, семян различных овощных культур, заведение торговли с Японией и другими сопредельными странами), политические (утверждение российского права на земли, открытые русскими мореплавателями на Тихом океане, путем установки чугунных гербов и медалей с изображением императрицы и пр.), научные (составление точнейших карт, проведение разнообразных научных исследований, изучение Сахалина, устья Амура и других объектов).

Если бы этой экспедиции суждено было состояться, то сейчас бы не стоял вопрос о принадлежности южных Курил, на семьдесят лет раньше Россия могла бы начать освоение Приамурья, Приморья и Сахалина, иначе могла бы сложиться судьба Русской Америки. Кругосветных плаваний с таким размахом не было ни прежде, ни потом. У Магеллана в экспедиции участвовали пять судов и 265 человек, из которых обратно вернулся всего лишь один корабль с 18 моряками. В третьем плавании Кука находилось два корабля и 182 члена экипажа [3].

В эскадру Г. И. Муловского были включены пять судов: «Холмогор» («Колмагор») водоизмещением в 600 т, «Соловки» – 530 т, «Сокол» и «Турухан» («Турухтан») – по 450 т, и транспортное судно «Смелый». Корабли Кука были значительно меньше: «Резолюшн» – 446 т и 112 человек экипажа и «Дискавери» – 350 т и 70 человек. Экипаж флагманского судна «Холмогор» под командованием самого Муловского насчитывал 169 человек, «Соловков» под командой капитана 2-го ранга Алексея Михайловича Киреевского – 154 человека, «Сокола» и «Турухана» под командой капитан-лейтенантов Ефима (Иоакима) Карловича фон Сиверса и Дмитрия Сергеевича Трубецкого – по 111 человек [4].

Офицерам (их было около сорока) Адмиралтейств-коллегия обещала внеочередное производство в следующий чин и двойное жалование на время плавания. Екатерина II лично определила порядок награждения капитана Муловского: «когда пройдет он Канарские острова, да объявит себе чин бригадира; достигши мыса Доброй Надежды, возложить ему на себя орден Св. Владимира 3-го класса; когда дойдет до Японии, то и получит уже чин генерал-майора».

На флагманском судне был оборудован лазарет на сорок коек с ученым лекарем, на другие суда определены подлекари. Также был назначен священник с причтом на флагман и иеромонахи на другие корабли.

Научная часть экспедиции была поручена академику Питеру Симону Палласу, произведенному 31 декабря 1786 г. в звание историографа

российского флота с жалованием 750 руб. в год. Для «ведения обстоятельного путешественного чистым штилем журнала» был приглашен секретарь Степанов, обучавшийся в Московском и Английском университетах. В ученый отряд экспедиции вошли также участник плавания Кука астроном Уильям Бейли, естествоиспытатель Георг Форстер, ботаник Соммеринг и четыре живописца. В Англии предполагалось закупить астрономические и физические приборы: секстаны Годлея, хронометры Арнольда, квадранты, телескопы, термо- и барометры, для чего Паллас вступил в переписку с гринвичским астрономом Мескелином.

Библиотека флагманского корабля насчитывала свыше пятидесяти названий, среди которых были: «Описание земли Камчатки» С. П. Крашенинникова, «Генеральная история путешествиям» Прево Лагарпа в двадцати трех частях, труды Энгеля и Дюгальда, выписки и копии всех журналов российских плаваний в Восточном океане с 1724 по 1779 гг., атласы и карты, в том числе «Генеральная карта, представляющая удобные способы к умножению российской торговли и мореплавания по Тихому и Южному океанам», сочиненная Соймоновым.

Экспедиция готовилась очень тщательно. Через месяц после указа, 17 апреля, были собраны экипажи судов, все офицеры переселились в Кронштадт. Корабли были подняты на стапели, работа на них кипела дотемна. На суда доставлялись продукты: капуста, по 200 пудов на каждое соленого щавеля, по 20 – сушеного хрена, по 25 – лука и чеснока. Из Архангельска было доставлено по особому заказу 600 пудов морошки, заготовлено 30 бочек сахарной патоки, более 1000 ведер сбитня, 888 ведер сдвоенного пива и т.д. Мясо, масло, уксус, сыр решено было закупить в Англии. Кроме двойной мундирной амуниции, нижним чинам и служителям полагались по двенадцать рубах и по десять пар чулок (восемь шерстяных и две нитяных) [5].

«Для утверждения российского права на все, доныне учиненные российскими мореплавателями, или вновь учиненными быть могущие открытия» было изготовлено 200 чугунных гербов, которые предписывалось укрепить на больших столбах или «по утесам, выдолбив гнездо», 1700 золотых, серебряных и чугунных медалей с надписями на русском и латинском языках, которые следовало зарыть в «пристойных местах».

Экспедиция была хорошо вооружена: 90 пушек, 197 егерских ружей, 61 охотничье, 24 штуцера, 61 мушкетон, 61 пистолет и 40 офицерских шпаг. Применять оружие дозволялось только для охранения российских прав, но не к туземцам вновь обретенных земель: «…должно быть первое старание посеять в них хорошее понятие об россиянах… Весьма запрещается вам употреблять не только насилия, но даже за какие-либо со стороны зверские поступки отмщения» [6].

Зато в отношении иностранных пришельцев предписывалось принудить их «по праву первее учиненных открытий к Российской державе принадлежащих мест, наискорее удалиться и впредь ни о поселениях, ни о торгах, также о мореплавании не думать; а ежели какие укрепления или поселения есть, то имеет вы право разорить, а знаки и гербы срыть и уничтожить. Равно поступать вам и с судами сих пришельцев, в тех водах, гаванях или на островах повстречаться могущими для подобных же покушений, принудив их оттуда потому же удалиться. В случае же сопротивления или, паче, усиливания, употребив вам силу оружия, так как и суда ваши на сей конец столь достаточно вооружены» [7].

Четвертого октября 1787 г. суда экспедиции Муловского в полной готовности к отплытию вытянулись на кронштадском рейде. Русским министром-послом в Англии уже были заказаны лоцманы, дожидавшиеся эскадру в Копенгагене для проводки ее в Портсмут.

Но срочная депеша из Константинополя о начале войны с Турцией перечеркнула все планы и труды. Последовало высочайшее повеление: «Приготовляемую в дальнее путешествие под командою флота капитана Муловского экспедицию, по настоящим обстоятельствам отложить, и как офицеров, матросов и прочих людей, для сей эскадры назначенных, так и суда и разные припасы для нее заготовленные, обратить в число той части флота нашего, которая по указу нашему от 20 числа нынешнего месяца Адмиралтейств-коллегии данному, в Средиземное море отправлена долженствует» [8].

Но и в Средиземное море Муловский не ушел: началась война со Швецией, и его назначили командиром фрегата «Мстислав», где под его командой служил юный мичман Иван Крузенштерн, которому суждено было через пятнадцать лет возглавить первое состоявшееся русское кругосветное плавание. Муловский отличился в знаменитом Гогландском сражении, за что 14 апреля 1789 г. был произведен в капитаны бригадирского чина. Такой же чин во время русско-шведской войны получили Киреевский и Трубецкой. Через три месяца, 18 июля 1789 г., в сражении у острова Эланд Муловский погиб. Его смерть и начавшаяся французская революция резко изменили ситуацию. О возобновлении кругосветного плавания было забыто на целое десятилетие.

Организация первого, наконец состоявшегося, русского кругосветного плавания связана с именем Ивана Федоровича (Адама-Иоганна-Фридриха) Крузенштерна. В 1788 г., когда «по недостатку в офицерах» решено было досрочно выпустить гардемаринов Морского корпуса, которые хотя бы раз выходили в море, Крузенштерн и его друг Юрий Лисянский попали служить на Балтику. Воспользовавшись тем, что Крузенштерн служил на фрегате «Мстислав» под командой Г. И. Мулов-

ского, они обратились к нему с просьбой разрешить им после окончания войны принять участие в кругосветном плавании и получили согласие. После гибели Муловского о плавании стали забывать, но Крузенштерн и Лисянский мечтать об этом. В составе группы русских морских офицеров они были командированы в Англию в 1793 г. для ознакомления с опытом иностранных флотов и получения практических навыков плавания по просторам океана. Около года Крузенштерн провел в Индии, плавал в Кантон, полгода прожил в Макао, где ознакомился с состоянием торговли в бассейне Тихого океана. Он обратил внимание на то, что иностранцы привозили меха в Кантон морем, а российские меха доставлялись сухим путем.

Во время отсутствия Крузенштерна и Лисянского в России в 1797 г. возникла Американская Соединенная компания, в 1799 г. переименованная в Российско-Американскую компанию (РАК). Пайщиком РАК была и императорская семья. Поэтому компания получила монопольное право эксплуатировать богатства русских владений на побережье Тихого океана, торговать с соседними странами, возводить укрепления, содержать военные силы, строить флот. Правительство возложило на нее задачу дальнейшего расширения и укрепления русских владений на Тихом океане. Но главной проблемой РАК были трудности с доставкой грузов и товаров на Камчатку и в Русскую Америку. Сухопутный путь через Сибирь занимал до двух лет и был сопряжен с большими затратами. Грузы прибывали часто подпорченными, продукты были баснословно дорогими, а снаряжение для судов (канаты, якоря и пр.), приходилось разделять на части, а на месте их сращивать и соединять. Ценные меха, добываемые на Алеутских островах, часто попадали в Петербург подпорченными и продавались с убытком. Торговля же с Китаем, где имелся большой спрос на меха, шла через Кяхту, куда пушнина попадала из Русской Америки через Петропавловск, Охотск, Якутск. По своему качеству меха, привозимые на азиатские рынки таким путем, уступали мехам, доставляемым в Кантон и Макао американскими и английскими кораблями в неизмеримо меньшие сроки.

По возвращении в Россию Крузенштерн подал Павлу I две докладные записки с обоснованием необходимости организации кругосветных плаваний. Крузенштерн также предлагал новый порядок подготовки морских кадров для торговых судов. К шестистам кадетам Морского корпуса он предлагал добавить еще сто человек из других сословий, в основном из корабельных юнг, которые учились бы вместе с кадетами-дворянами, но назначались бы служить на коммерческие суда. Проект принят не был [9].

С приходом в 1801 г. к власти Александра I сменилось руководство Коммерц-коллегии и Морского министерства (бывшей Адмиралтейств-

коллегии). 1 января 1802 г. Крузенштерн направляет письмо вице-президенту еще Адмиралтейств-коллегии Н. С. Мордвинову. В нем он предложил свой план кругосветного плавания (приложение 4). Крузенштерн показал меры по налаживанию положения русской торговли на международном рынке, охране русских владений в Северной Америке, обеспечению их и русского Дальнего Востока всем необходимым. Много внимания в этом письме уделяется необходимости улучшения положения жителей Камчатки. Письмо Крузенштерна было направлено также министру коммерции и директору водяных коммуникаций и комиссии об устроении дорог в России графу Николаю Петровичу Румянцеву. Проектом заинтересовался и глава РАК Николай Петрович Резанов. Ходатайство Резанова поддержали Мордвинов и Румянцев.

В июле 1802 г. было принято решение направить в кругосветное плавание два корабля. Официальной целью экспедиции являлась доставка в Японию русского посольства во главе с Н. П. Резановым. Расходы по организации этого плавания покрывали совместно РАК и правительство. Начальником экспедиции 7 августа 1802 г. был назначен И. Ф. Крузенштерн. Основными ее задачами были определены:

– доставка в Японию первого русского посольства;

– завоз провианта и снаряжения в Петропавловск и Ново-Архангельск;

– географические изыскания по пути следования;

– опись Сахалина, лимана и устья Амура (положение которых не было определено, так как исследованиями Ж. Ф. Лаперуза и У. Б. Броутона были перечеркнуты более ранние, верные сведения об островном положении Сахалина, полученные русскими мореходами, и он был «сделан полуостровом на целых семьдесят лет»).

И. Ф. Крузенштерн считал, что удачное плавание поднимет авторитет России в мире. Но новый глава Морского министерства П. В. Чичагов не верил в успех экспедиции и предлагал идти в плавание на иностранных судах с наемными иноземными матросами. Он добился того, чтобы корабли экспедиции были куплены в Англии, а не построены на русских верфях, как предлагали Крузенштерн и Лисянский. Для приобретения судов Лисянского послали в Англию, он за 17 тыс. фунтов приобрел два шлюпа водоизмещением в 450 и 370 т и потратил еще 5 тыс. на их ремонт. В июне 1803 г. суда прибыли в Россию.

И вот наступил исторический момент. 26 июля 1803 г. из Кронштадта вышли да шлюпа – «Надежда» и «Нева» – под общим предводительством И. Ф. Крузеншерна. Они должны были обогнуть Южную Америку и дойти до Гавайских островов. Дальше их пути на время расходились. В задачу «Надежды» под командованием Крузенштерна входили доставка грузов в Петропавловскую гавань и затем отправка миссии Н. П. Резанова в Японию, а также исследование Сахалина. «Нева» под

руководством Ю. Ф. Лисянского должна была идти с грузом в Русскую Америку. Прибытие сюда военного корабля должно было продемонстрировать решимость русского правительства защищать приобретения многих поколений своих мореходов, купцов и промышленников. Затем оба корабля должны были загрузиться пушниной и отправиться в Кантон, откуда они, пройдя Индийский океан и обогнув Африку, должны были вернуться в Кронштадт и на том завершить кругосветное плавание. Этот план был полностью выполнен.

Командиры обоих кораблей приложили немало усилий к тому, чтобы превратить длительное плавание в школу для офицеров и матросов. Среди офицеров «Надежды» находилось немало опытных моряков, впоследствии прославивших русский флот: будущие адмиралы Макар Иванович Ратманов и первооткрыватель Антарктиды Фаддей Фаддеевич Белинсгаузен, будущий руководитель двух кругосветных плаваний (1815–1818 и 1823–1826 гг.) Отто Евстафьевич Коцебу и его брат Мориц Коцебу, Федор Ромберг, Петр Головачев, Ермолай Левенштерн, Филипп Каменщиков, Василий Сполохов, артиллерийский офицер Алексей Раевский и другие. Кроме них, в экипаже «Надежды» были доктор Карл Эспенберг, его помощник Иван Сидгам, астроном И. К. Горнер, естествоиспытатели Вильгельм Тилезиус фон Тиленау, Георг Лангсдорф. В свите камергера Н. П. Резанова присутствовали майор Ермолай Фредерици, граф Федор Толстой, надворный советник Федор Фос, живописец Спепан Курляндцев, медик и ботаник Бринкин (приложение 5).

На «Неве» находились офицеры Павел Арбузов, Петр Повалишин, Федор Коведяев, Василий Берх (впоследствии историк русского флота), Данило Калинин, Федул Мальцев, доктор Мориц Либенд, его помощник Алексей Мутовкин, приказчик РАК Николай Коробицын и другие. Всего в плавании участвовали 129 человек. Крузенштерн, проплававший шесть лет на английских судах, отмечает: «Мне советовали принять несколько иностранных матросов, но я, зная преимущественные свойства российских, коих даже и английским предпочитаю, совету сему последовать не согласился» [10].

Незадолго до отхода, 25 апреля 1803 г., Крузенштерн был избран членом-корреспондентом Академии наук. Видные ученые Академии приняли участие в разработке инструкций по различным отраслям научных исследований. Корабли были снабжены лучшими по тем временам мореходным инструментом и пособиями для плавания, новейшими научными приборами.

Обогнув мыс Горн, корабли разлучились. Проведя исследования в Тихом океане, «Надежда» 3 июля 1804 г. прибыла в Петропавловск, а «Нева» 1 июля пришла в Павловскую гавань на острове Кадьяк.

Вот каким увидели Петропавловск моряки «Надежды»: «…при первом взгляде своем на Петропавловский порт почел бы его за колонию, поселенную только за несколько лет и опять уже оставляемую. Здесь не видно ничего, чтобы могло бы заставить помыслить, что издавна место сие населяют европейцы. Залив Авача и другие три к нему прилегающие (Петропавловская гавань, Тарьинская и Раковая бухты – *В. А.*) совершенно пусты. Прекрасный рейд Петропавловского порта не украшается ни одною лодкою» [11].

Пребывание в Петропавловске затянулось: ожидали начальника Камчатки генерал-майора П. И. Кошелева, который находился в Нижнекамчатске. Петропавловский комендант майор Крупский оказывал экипажу всяческую помощь. «Корабль расснащен был немедленно, и все отвезено на берег, от которого стояли мы не далее пятидесяти саженей. Все, принадлежащее к корабельной оснастке, по таком долговременном плавании требовало или исправления, или перемены. Припасы и товары, погруженные в Кронштадте для Камчатки, были также выгружены», – пишет Крузенштерн. Наконец из Нижнекамчатска прибыл генерал Кошелев со своим адъютантом, младшим братом поручиком Кошелевым, капитаном Федоровым и шестьюдесятью солдатами. В Петропавловске в составе посольства Н. П. Резанова в Японию произошли изменения. В Петербург сухим путем отправились поручик Толстой, доктор Бринкин и живописец Курляндцев. В посольство были включены капитан камчатского гарнизонного батальона Федоров, поручик Кошелев и восемь солдат. На Камчатке остались японец Киселев – толмач (переводчик – *В. А.*) посольства и «дикий француз» Иозеф Кабрит, которого русские нашли на острове Нукагива в Тихом океане.

После ремонта и пополнения запасов «Надежда» 27 августа 1804 г. отправилась с посольством Н. П. Резанова в Японию, где более полугода простояла в порту Нагасаки. 5 апреля 1805 г. «Надежда» ушла из Нагасаки. По пути на Камчатку она описала южное и восточное побережья Сахалина. 23 мая 1805 г. «Надежда» снова прибыла в Петропавловск, где Н. П. Резанов со своей свитой покинул корабль и на судне РАК «Св. Мария» отправился в Русскую Америку на остров Кадьяк. Об итогах плавания Резанова в Японию начальник Камчатки П. И. Кошелев сообщал сибирскому губернатору Селифонтову.

С 23 июня по 19 августа Крузенштерн плавал в Охотском море, у побережья Сахалина, в Сахалинском заливе, где производил гидрографические работы и, в частности, исследование лимана реки Амур – занимался решением «амурского вопроса». 23 сентября 1805 г. «Надежда» окончательно покинула Камчатку и с грузом пушнины отправилась в Макао, где должна была встретиться с «Невой» и, загрузившись чаем, вернуться в Кронштадт. Из Макао они вышли 30 января 1806 г., но у мыса

Доброй Надежды корабли разлучились. «Нева» прибыла в Кронштадт 22 июля, а «Надежда» – 7 августа 1806 г. Так завершилось первое кругосветное плавание русских моряков.

Оно ознаменовалось значительными научными результатами. На обоих кораблях велись непрерывные метеорологические и океанологические наблюдения. Крузенштерн описал: южные берега островов Нукагива и Кюсю, Вандименов пролив, острова Цусима, Гото и ряд других, прилегающих к Японии, северо-западные берега островов Хонсю и Хоккайдо, а также вход в Сангарский пролив. На карту был положен Сахалин почти на всем его протяжении. Но Крузенштерну не удалось завершить исследования в лимане Амура, и он сделал неверный вывод о полуостровном положении Сахалина, на сорок четыре года продлив ошибочное заключение Лаперуза и Броутона. Лишь в 1849 г. Г. И. Невельской установил, что Сахалин является островом.

Большую историко-географическую ценность представляют описания природы посещенных мест и их жителей, особенно Камчатки. Крузенштерн интересовался всеми сторонами жизни Петропавловска и полуострова. Он дал яркие картинки местного быта. В Петропавловске во время пребывания Крузенштерна насчитывалось около 180 жителей, из них только 25 женщин. Отсутствие медицинской помощи привело к тому, что и без того малочисленное население Камчатки понесло большой урон в результате эпидемий 1800 и 1801 гг. «Нет ни врачей, ни лекарств, ни здоровой пищи», – писал Крузенштерн. Недоставало хлеба и соли. Поэтому самым ценным подарком жителям Камчатки стала соль, привезенная из Японии в качестве подарка морякам «Надежды»: «…японское правительство подарило нам при отбытии из Нагасаки около 1000 пудов соли. Все сие количество, включая около 200 пудов, удержанных мною для нашего продовольствия, оставлено в Камчатке, так что каждый житель снабжен через то достаточно почти на три года… Кроме такового знатного количества соли, оставлено мною в Камчатке около 75 пудов крупы сарачинской (риса – *В. А.*)» [13].

Крузенштерн отмечает, что Петропавловск представляет собой местечко отвратительного вида. Берег завален тухлой рыбой, нет даже удобных троп, не говоря уже о дорогах. Селение состоит из полуразрушенных хижин и юрт, в которых люди от нечистот и сырости воздуха гниют. Имелось лишь два «приличных дома». В одном из них жил комендант порта майор Крупский, в другом – два артиллерийских офицера. Из-за отсутствия вблизи строевого леса постройка домов обходилась очень дорого. Крузеншерн сделал вывод о том, что удобнее и выгоднее было бы строить дома из кирпичей, для чего надо построить кирпичный завод в Тарьинском заливе, откуда в Петропавловск привозили глину для возведения печей (приложение 6).

Возвратившись в Петербург, Крузенштерн не забыл о нуждах Камчатки. Он пишет: «Камчатку можно было бы снабжать всем с изобилием, если бы посылать туда ежегодно один корабль из какого-либо европейского российского порта… Места Северо-Восточной Сибири могли бы в таком случае получать из Петропавловска некоторые товары, а особливо иностранные, гораздо удобнее и дешевле» [14]. Это предложение не осталось без внимания. Хотя и не ежегодно, но довольно часто Петропавловский порт стал посещаться русскими судами из Кронштадта с товарами не только для Камчатки, но и для русских поселений на охотском побережье. Доставка товаров морем улучшила снабжение края.

По инициативе Г. И. Лангсдорфа и при активном участии И. Ф. Крузенштерна специальная комиссия во главе с Б. И. Пестелем представила в Сенат проект о преобразовании управления Камчатским краем. Благодаря Крузенштерну оно было упрощено и усовершенствовано. Начальник Камчатки и его помощник стали назначаться из опытных морских офицеров, обязанных прослужить на месте не менее пяти лет. Начальник Камчатки подчинялся иркутскому губернатору. Местом его пребывания было предложено сделать не Нижнекамчатск, а Петропавловск. Был расформирован Камчатский батальон. Согласно положению от 9 апреля 1812 г. о преобразовании управления Камчаткой, для охраны полуострова в Петропавловский порт была выделена флотская рота из 122 человек и 75 казаков, рассеянно живших по Камчатке и исполнявших полицейские обязанности. Таким образом, уже первое русское кругосветное плавание оказало заметное влияние на дальнейшее развитие Камчатки: Петропавловск стал ее административным центром, упростилось управление краем и снабжение населения товарами.

Крузенштерн оставил прекрасное описание своего плавания, первая часть которого вышла в свет в 1809, а вторая – в 1810 гг. Вскоре оно было переиздано в Англии, Франции, Италии, Голландии, Дании, Швеции и Германии. К описанию путешествия прилагался атлас карт и рисунков, среди которых имелись «Карта северо-западной части Великого океана» и «Карта островов Курильских». Они явились существенным вкладом в изучение географии северной части Тихого океана. Среди рисунков, выполненных Тилезиусом и Горнером, есть виды Петропавловской гавани, Нагасаки и других мест.

По окончании плавания Крузенштерн удостоился многих почестей и наград. Так, в честь первого русского кругосветного плавания выбили медаль с его изображением. В 1805 г. Крузенштерн был награжден орденом Св. Анны и Св. Владимира третьей степени, получил чин капитана 2-го ранга и пенсион в размере 3000 рублей в год. До 1811 г. Крузеншерн занимался подготовкой и изданием описания своего путешествия, отчетами и расчетами по экспедиции. Официально он в 1807–1809 гг. чис-

лился при Петербургском порте. В 1808 г. стал почетным членом Адмиралтейского департамента, 1 марта 1809 г. произведен в капитаны 1-го ранга и назначен командиром корабля «Благодать» в Кронштадте.

С 1811 г. Крузенштерн начал службу в Морском кадетском корпусе инспектором классов. Здесь он служил с перерывами до 1841 г., став его директором. 14 февраля 1819 г. он был произведен в капитан-командоры, в 1823 г. назначен непременным членом Адмиралтейского департамента, а 9 августа 1824 г. стал членом Главного правления училищ. 8 января 1826 г. в чине контр-адмирала Крузенштерн был назначен помощником директора Морского кадетского корпуса, а с 14 октября того же года стал его директором и на этом посту находился пятнадцать лет. Он основал библиотеку и музей, создал офицерские классы для дальнейшего обучения наиболее способных гардемаринов, с отличием окончивших корпус (впоследствии эти классы были преобразованы в Морскую академию). В 1827 г. он стал непременным членом Ученого комитета Морского штаба и членом Адмиралтейского совета, в 1829 г. произведен в вице-адмиралы, а в 1841 г. стал полным адмиралом.

Его заслуги были высоко оценены в ученом мире. Он был избран почетным членом Российской Академии наук, членом-корреспондентом академий Парижа, Лондона и Геттингена. В 1842 г. И. Ф. Крузенштерн вышел в отставку и поселился близ Ревеля (совр. Таллинн), где и скончался в 1846 г. Имя его увековечено на картах мира в названиях многих географических объектов.

Первое кругосветное плавание 1803–1806 гг. открыло новую эпоху в развитии русского мореплавания. В дальнейшем такие походы стали обычным явлением для отечественного флота.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Представление генерал-инспектора флота вице-адмирала графа Н. Ф. Головина императрице Анне Иоанновне о дальнейшем развитии русского флота и содействии экспедиции В. Й. Беринга. 12 октября 1732 г.

(Выдержки)

3. Ваше и.в. соизволила ныне повелеть отправить на Камчатку в Сибирь сухим путем г-на капитана-командора Беринга… Но понеже оной путь чрез Сибирь и там пустые места, весть столько людей, правианту и материалов весьма труден и казне вашего и.в. убыточен будет… и за такими трудностями пока оной может дойтить до Камчатки со всеми при нем людьми и материалы, и того времени пройдет не меньше двух лет, а когда и туда приедет, то надлежит ему готовить лес и суды делать зачинать. И пока те суды готовы будут, то надобно времени не меньше положить как два года, а когда он будет с судами ево готов, то надлежит ему ходить для изыскания земель и островов по малой мере целое лето.

И когда что изыщет и отправит с подлиною ведомостью к вашему и.в. в Санк-Питербурх, которой куриэр по малой мере имеет быть в пути от Камчатки до Санк-Питербурха 8 месяцов, итого пройдет бес 4 месяцов 6 лет…

Однако я ныне за потребно нахожу другой способ… чтобы в будущую весну отправить отсюда на Камчатку чрез море два фрегата военные российские с ластовым судном, на которых положить всякого правианту и запас на год или больше,… иттить отсюда чрез Большое море-окиян кругом капа Горна и в Зюйдное море, и между японских островов даже до Камчатки. И оной путь оные фрегаты могут учинить во время 11 месяцов или и меньше… А сверх положенного их правианту на тех фрегатах возможно погрузить морского еще провианту, кроме их комплекту, на 300 человек на два года… А когда те фрегаты в Камчатку прибудут, тогда оные могут снабдить командора Беринга и его команду материалами, и довольною амуницией, и протчими нужнейшими припасами, и по прибытии тех оные способнее без всякого опасения везде ходить и выискивать всякие земли и острова будут. Когда же те суды возвратятся благополучно, то надлежит тогда по всякой год отсюды оных в Камчатку посылать по два фрегата, а прибывшим остается здесь и для изыскания вновь земель, островов и проходов, морских гаваней, заливов и протчего, а более для морской практики, и что повелено будет, и от сего может произойти следующая государственная польза:

1. Сим способом сыщется случай быть непрестанной и преизрядной школе… ко обучению молодых офицеров и матрозов, которые и оные моря знать будут,… и все то, что потребно будет знать доброму морскому офицеру, и тако в один такой путь могут не офицеры и матрозы обучиться более, нежели при здешнем море в 10 лет.

2. В изыскании же Америки может быть следующая великая государственная польза, ибо имеются там мины (рудники – *В. А.*) пребогатые, как серебряные, так и золотые, о которых еще неведомо… А наипаче с разными народами может действительная коммерция основаться,… також и изыскать блиско тех некоторые гавани и морские порты, где бы возможно некоторую фортецию учинить и поселить несколько из российского народа, и войско посадить…

3. Наиважнейшая же польза… будет, что подданные вашего и.в. будут непрестанно обучаться морской практике и оттого всегда… флот будет снабден добрыми и искусными людьми, с которыми… в случае войны выйтить противу неприятеля будет несумнительно и не так как ныне есть.

4. …возможно на Камчатке или в Сибири ис тамошних народов несколько человек из молодых в матрозы на те два фрегата… определить, которые могут в 6 месяцов матросского дела обучиться…

5. Отправление тех двух фрегатов вашему и.в. в великой кошт стать не может, ибо и ныне корабли… при всех портех содержатся непрестанно…, а офицеры и матрозы содержатся на жалованье и получают мундир и правиант…

6. И понеже ныне… без действия корабли военные в гаванах здесь гниют и ни к какой государственной пользе не употребляются…

8. И ежели вскоре сей предложенный способ не примется…, может и то статься, что впредь такого благополучного времени, как ныне настоит, и не найдется… [1, с. 113–116].

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Записка А. Р. Воронцова и члена Коллегии иностранных дел действительного тайного советника графа А. А. Безбородко. Не позднее 22 декабря 1786 г.

Северо-западный берег Америки с островами, около онаго находящимися, и другими грядами, оттоле до Камчатки и от сего полуострова до Японии простирающимися, открыт из давних времен одними российскими мореплавателями, в чем и свидетельствуют поданные их записки… Но как по общепринятому правилу, на неизвестныя земли имеют право те народы, которые первые открытие оных учинили, как то в прежния времена и по сыскании Америки обыкновенно делалось, что какой-либо европейский народ, нашедши неизвестную землю, ставил на оной свой знак, а римского исповедования государям римские папы к большего онаго утверждению щедро давали свои на то буллы, в чем и все доказательство права к завладению заключалось, то вследствие сего неоспоримо должны принадлежать России:

1-е. Берег американский, от 55°21' широты на север простирающийся, обойденный капитанами Берингом, Чириковым и другими российскими мореходцами.

2-е. Все острова, около сея матерыя земли и полуострова Аляски находящиеся, как то: найденный Берингом и Куком названный Монтагю, Свят. Стефана, Св. Далматия, Евдокийския, Шумагины и другия, заключающиеся между курсом сих мореходцев и матерою землею.

3-е. Все острова, оттуда к западу грядою лежащия под названием Лисьих и Алеутских, и другия, к северу простирающиеся, ежегодно российскими промышленниками посещаемыя.

4-е. Гряда Курильских островов, касающаяся Японии, открытая капитаном Шпанбергом и Вальтоном.

И посему делаемое англичанами под начальством капитана Кука присвоение реки, по имени его названной, открытой прежде его капитаном Чириковым, которую он взял во владение на имя аглинскаго короля, и, выставя флаг, велел зарыть в землю несколько аглинских денег, равномерно вход Принца Вильгельма и острова Ке основательности не имеет, что подробно доказывается морскими поденными записками капитанов Беринга и Чирикова, что яснее усмотрится из карты, сочиненной генерал-майором Соймоновым. Но как всех оных в неизвестности бывших островов к державе вашего величества принадлежности, основанная на праве перваго их россиянами открытия, произведеннаго с великими иждивениями как со стороны казенной, так и частных подданных ваших… доселе еще никоим образом от правительства явственно не учинена, то и нужно, по мнению нашему, чтобы о присвоении Россиею тех островов с высочайшаго вашего повеления объявлено было чрез российских министров при дворах всех морских европейских держав, что сии открытыя земли Россией не могут иначе и признаваемы быть, как империи вашей принадлежащими, а потому не может здешнее государство допустить чужих туда мореходцов и судов… Для большаго же объяснения доставить им помянутую карту, исправя и напечатать ее под смотрением означенного генерала-майора Соймонова.

Но как такое объявление без существенного подкрепления едва ль достаточным будет,… не благоугодно ли будет высочайше повелеть:

1-е. Чтоб в близости сей части, державе вашей принадлежащей, заведено было несколько военных морских судов…

2-е. Чтобы на берегу матерой американской земли каждого из тех островов утвержден был герб российский для виду и знания каждому туда приезжающему, и, по примеру других народов, зарыты были близ их российские деньги с уведомлением названия судов и времени открытия.

3-е. …отправить из Балтийского моря два вооруженныя небольшие судна… а при них две вооруженныя морские шлюбки, … и назначить объехать мыс Доброй Надежды, а оттоль, продолжая путь их чрез Сондский пролив, и, оставя Японию в левой стороне, иттить на Камчатку. Таковым образом, в один год по отправлении сих судов,… может иметь в тех морях флотилию, довольно достаточную для удержания естли не военных сил, по малой мере частных промышленников морских держав от покушения на звериной промысел, по всем правам России принадлежащий…

Сии суда, пришед к северному краю Японии, могут, разделясь на двое, приступить к новейшим открытиям… Первая из сих флотилий может обстоятельнее осмотреть острова от Японии к Курильской Лопатке простирающиеся, кои, естли теперь большой важности в себе не заключают, но, по заведении на Охотском море удобнейшаго порта, может быть по времени источником новыя отрасли торговли с Японию, поелику полуденное сих островов положение подает удобности ко всякому для подкрепления его заведения. Другая часть тех судов, зайдя на Камчатку и снабдя себя переводчиками, язык островитян знающими, и другими потребностями, посетит не довольно описанныя из Алеутских и Лисьих островов и откроет американский берег между 60° и 64° широты лежащий, или обозрит полуденный берег полуострова Аляски до входа Принца Вильгельма, который еще и доныне не довольно описан…

При отправлении сей экспедиции нужно снабдить ее для делания в том путешествии наблюдений, касающихся до астрономии и натуральной истории, учеными людьми, дав их как из здешних училищ, так и позволив взять из немецкой земли или Англии… [2, с. 229–232].

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Из наставления Адмиралтейств-коллегии начальнику первой кругосветной экспедиции Г. И. Муловскому о ее задачах. Не ранее 17 апреля 1787 г.

(Выдержки)

Ея и.в. наставления из Государственной адмиралтейской коллегии, г-ну флота капитану 1-го ранга Григорью Муловскому, начальствующему над ескадрою, назначенною чрез Индийское море в Восточный океан, для плавания между Камчаткою, Япониею и западными американскими берегами.

Ея и.в… высочайше повелеть соизволила: вооружить и отправить из Балтийского моря небольшую ескадру, состоящую из четырех вооруженных судов, какие бы в состоянии были в сохранении права на земли, российскими

мореплавателями открытыя на Восточном море, утвердить и защитить торги по морю между Камчаткою и западными американскими берегами лежащему, яко собственно и единственно к Российской державе принадлежащие…

1. Ескадра… состоять будет из судов «Колмагора», «Соловка», «Сокола» и «Турухтана», к коим присоединится еще пятое, транспортное, имянуемое «Смелой», нагруженное пушками, снарядами, такелажем, парусиною, свинцом для мелкого ружья и другими вещами, нужными для Охотского и других тамошних портов. Суда сии изготовлены, оснащены и вооружены под собственным вашим смотрением и наставлением, снабдены людьми по вашему избранию и по их собственному желанию, лучшим всякаго роду запасом и провиантом в таком достатке, поколику вмещение судна позволило; также всеми противуцынготными вещьми и одеждою в избыточном довольствии. А сверх всего того отпустится вам денежная сумма для ескадры вашей в натуре и кредитивами.

Для исполнения препорученных вам наблюдений и других ученых примечаний, получите вы частию здесь, частию в Англии, нарочно на сей конец заказанные в довольном количестве и самые лучшие астрономические и другие инструменты и морские часы, равным образом, книги и карты, до вашего путешествия касающегося, не упустите вы сами заготовить там…

Сверх того, снабдены будут для наблюдений, касающихся до астрономии и натуральной истории, учеными людьми, как-то: астрономами, гисториографами и естествоиспытателями, из которых вам некоторыя здесь уже известны, а других позволяется взять в Англии или иных местах… Сии ученыя останутся до совершения експедиции или до возвращения в Петербург…

Для сведения вашего и поколику можно руководства в той наипаче части Восточного океана, коея владычество вам имянно утвердить препоручается, даются вам со всех доселе российскими мореплавателями в тех морях, между Камчаткою, Японией и Америкою содержанных журналов, сколько их ни есть, выписки и копии, начиная от 1724 по 1779 годы, равным образом разных 14 карт с приобщенным при том каталогом и из них Генеральная, при коллегии сочиненная…, на коих означены учиненные доселе по сим морям плавания и открытия, с тем чтоб вы по вашим собственным наблюдениям могли дознать и поверить, что в оных справедливо, что сомнительно или ложно, и по окончании путешествия сочинить одну вернейшую и обстоятельнейшую сих новопокоренных Российской державе берегов и моря карту…

Для утверждения российского права, на все доныне учиненныя российскими мореплавателями или вами вновь учиненными быть могущия открытия, дается вам довольное количество литых чугунных Российской империи гербов и битых на случай сей експедиции золотых, серебряных, медных и так же чугунных медалей с грудным ея и.в. изображением…

3. …Весьма б было полезно, если вы с мыса Доброй Надежды взяли с собой по нескольку пар молодой и к разведению способной дворовой скотины… То же самое можете приказать и находящимся при вас естествоиспытателям, дабы они как в Англии, так и на мысе Доброй Надежды запаслись довольным количеством всяких семян: хлебных, конопляных, льняных, разных дерев и огородных овощей, особливо земляных яблоков и корневых семян, кои бы с климатом Курильских островов и других земель, далее к северу лежащих, сходствовали…

7. Будучи в соседстве Японии, не упущайте ни малейшего случая получить достоверные известия о сей земле, а наипаче о северной ея части и лежащие близ ее в северную сторону больших островов, кои без сомнения мнимую землю Езо представляют (о. Хоккайдо – *В. А.*), и сверх того, во всех случаях с японцами и курильцами на ближайщих островах жительствующими, обходиться дружеским образом и стараться завести с ними торги…

11. …при северном конце Японии надлежало бы вам… по разделении ескадры вашей надвое, как-то: отрядив старшего по вас капитана с двумя судами для осмотру островов, к Курильской Лопатке простирающихся, самому с другими судами зайти на Камчатку для получения толмачей и других потребностей… Но как… будет с вами пятое судно для отводу в то место пушек и протчаго груза, то… отправить оное удобнейшим путем к Камчатке в Петропавловскую гавань, куда и часть дворового скота для разведения там послать можете…

Прочия же суда ескадры разделите вы так, что старшей по вас капитан останется при Курильских островах для изследования оных, а сами с протчими судами пойдете к берегам американским.

12. При отделении старшего по себе капитана по вышеписанному для описания Курильских островов в наставлении ему следующее предписать имеете:

1) Обойти плаванием и описать все малые и большие Курильские острова от Японии до Камчатской Лопатки, положить их наивернее на карту и от Матмая до той Лопатки все причислить формально ко владению Российского государства, поставя или укрепя гербы и зарыв медали в пристойных местах с надписью на российском и латинском языках, означающею ево путешествие или приобретение,… осмотреть берега, заливы, гавани, описать их состояние, местоположение, качество земли, леса и другие произведения, изобилие или недостаток пресной воды и разстояние до оной от берега… А наипаче на острове Урупе, иль осьмнадцатом из Курильских островов, или же где способнее откроется,… наиболее примечать должно, нет ли хорошей гавани и удобнаго места для заложения крепости и селения, для хлебопашества и скотоводства, и естьли тут довольно пресной воды и лесу для построения и починки впредь морских судов. Ежели таковая гавань где-либо на тех островах откроется, то… описать оную во всей точности,… и имянно: вход во оную, глубину, грунт, какими ветрами входить и выходить можно и от каких ветров оная закрывается…

О всем, что тут изыскано будет или по возвращении на Камчатку… долженствует он обстоятельно уведомить иркутскаго генерал-губернатора, которой может восприять меры к заведению тамо поселения… А оставляя сии острова, может он выпустить на землю привезенного им скота…

2) Предписать ему чтоб назначил истинное положение и описал состояние полуденнейших Курильских островов и острова Матмая… и внутреннее разстояние от сих берегов до матерой земли, с тем чтоб не было больше сумнения о мнимой земле Езо, приняв при последнем острове (Матмае – совр. Хоккайдо – *В. А.*) возможныя предосторожности, показывая дружественное обхождение и употребя, буде надобно, и подарки.

При плавании же между Курильскими островами осторожность иметь в разсуждении сильных промеж островами и опасных течений, во время отлива и прилива бывающих, также и частью продолжающихся в тех местах туманов…

4) Обойтить лещажий против устья Амура большой остров Сахалин…, описать его берега, заливы и гавани, равно как и устье самого Амура,… приставая к острову, наведаться о состоянии его населения, качестве земли, лесов и протчих произведений. То ж самое может учинить… с Шантарскими островами и наипаче с предложенным по мнению г-на генерал-майора Соймонова для заведения новой гавани при устье реки Уда…

17. На всех землях и островах, которые вами будут открыты впервыя, торжественно поднять российский флаг… и при том вышеуказанные гербы… укрепить на возвышенном месте подле поставленного в землю креста либо столба с высеченной надписью и, сверх того, положив в каменной высмоленной сосуд по одной серебрянной и медной медали, также вложив в крепкую засмоленную бутылку надпись на российском и латинском языках,… зарыть все в землю… [2, с. 233–242].

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Письмо И. Ф. Крузенштерна Н. С. Мордвинову с обоснованием необходимости организации русских кругосветных плаваний.

(Выдержки)

…Имел я случай быть в Европейских селениях восточной и западной Индии, положивших основание знаменитости некоторых европейских земель… и составляющих главный источник их богатства, имел случай видеть обширный Океан, покрытый необозримым множеством судов, употребляемых к перевозу то обильных произведений восточных и западных селений, то изделий европейского трудолюбия и изобретения, одним словом, был очевидцем удивительной торговли, в коей все Европейские народы более или менее участвуют. Одна только Россия исключена из оной… Для чего ж Россия, столь удобствующая для коммерции, изобилующая всеми материалами к постройке и вооружению кораблей и славящаяся богатыми товарами, необходимо нужными для других народов… не пользуется она сама трудолюбием и неусыпностью своих собственных граждан, которые произведения и изделия служат к толикому изобилию некоторых иноземцев, обогащающихся на щет России…?

Есть еще другая ветвь коммерции, могущая соделаться чрезмерно важною… Оная производится от Охотска и Камчатских портов к восточным островам и к северо-западной части Америки… Суда, плавающие по сим бурным морям, должны быть лучшаго построения… никто, кроме смелаго россиянина, не отважился бы вверять оным своей жизни… Канаты, веревки, паруса, железные вещи… нужные к построению и оснастке судов привозят на лошадях из Якутска. Сверх того, не имеют суда ни октанов, ни хороших компасов, ни карт, ни навигационных книг, словом никаких пособий, служащих к усовершенствованию безопасного и общеполезного отчизне мореплавания… Камчатка или весьма мало или совсем почти не может доставлять им вещей к тому необходимых; тамошние жители и сами претерпевают великую нужду, даже и Губернатор подвержен бывает иногда оной; часто не имеет он много нужного, без чего мы бы почли жизнь невозможною. Один из моих приятелей… нашел камчатских жителей в таком состоянии, что редко кто согласился бы провести сим образом

часть своей жизни, не презирая оной. Естьли бы сии смелые промышленники были в состоянии строить и оснащивать суда свои с большею и лучшею удобностью…, тогда увидели бы мы их в Японии и Китае, заботящихся о распространении торговли… Они посещают уже северо-западную часть Америки, где… завели они селение и приобрели такое преимущество пред тамошними жителями, что скоро и удобно могли бы не только соделаться соперниками американцам и англичанам в меховой с Китаем торговле, но даже и овладеть всею оною богатою коммерциею, что по причине близости Камчатки к северо-западным берегам Америки и отдаленности от оных всех других наций непременно могло бы последовать. Самые дорогие мехи можно бы, как и прежде, отправлять сухим путем в Кяхту, мехи же нижняго разбора отвозить в Японию или естьли зависть оной преградит путь к достижению такового намерения, в Кантон, где всегда продавать можно с великою выгодою… Российские корабли по продаже мехов в Китае могут и грузиться тамошними товарами и снабдевать Охотск и Камчатку сахаром, чаем, китайкою, шелковыми материями и фарфором… гораздо с большею дешивизною, нежели доставление оных сухим путем… Сие одно, сверх прочих, обстоятельство может довольно быть важным к побуждению нас послать корабли свои прямо в Кантон из Европы…

Весь полуостров Камчатка, или по крайней мере те места, в коих мы завели селения, а уповательно также и Охотск, имеют нужду в поправлении. Все их жилища могли б быть сделаны гораздо лучше, и следовательно, здоровее. Жители оных мест никогда не могли иметь недостатка в вещах, к жизни служащих; даже туда могли б быть введены европейския роскоши, дабы чрез то более прельстить жителей тех мест, сносить неприятности жестокого климата, великаго разстояния и долгой со своим домом разлуки. Естьли бы с камчадалами поступаемо было с большим человеколюбием… то их можно бы сделать полезнейшими общества членами…

По ужасному разстоянию от Камчатки или Охотска до ближайших Европейских, Российского государства провинций; по жестокости климата, неудобности и затруднению в необитаемой почти земле дорог… ясно видно, что в упомянутые места перевоз всякого звания вещей, во всяком количестве, совсем неудобен и что между нашими краями не должно бы быть никакому сухим путем сообщению, кроме в случае посылки штафетов. Морское между ними сообщение несравненно удобнее; путешествие не столь продолжительно и опасно, как обыкновенно себе представляют. Корабль, в надлежащее время из Кронштадта отправленный, может поспеть в Камчатку в 6 или 7 месяцев, и все выгоды от морского путя будут весьма велики. Правда, едва можно вычислить, как дешевле и сколь в меньшее время припасы и товары могли б быть доставляемы в Камчатку водою, нежели сухим путем. Превосходные выгоды водяной в сем случае коммуникации столь явны, что никакого против того не можно сделать возражения. Опытность наших морских офицеров и матрозов, которую они в таковом долговременном вояже приобрести неминуемо имеют… На сей конец следовало бы послать одно или два больших хороших транспорта под прикрытием одного фрегата и катера, нагрузив оные разного рода припасами, способствующими к построению и приготовлению надежных судов; притом надобно также отправить одного или двух знающих корабельную архитектуру и нескольких других мастеровых, присоединя к ним и учителя навигации, который

кажется быть очень нужным; ибо занимающиеся тамошним мореходством не имеют никакого сведения ни о сочинении карт, ни об определении широты и долготы мест по астрономическим правилам. Таковые люди удобно согласились бы отправиться в Камчатку, ежели предоставлена им будет надежда к поправлению их состояния, вместе с позволением возвратиться в Россию по своей воле. Груз состоять должен из товаров потребных для жителей восточных островов и северо-западного американского берега, а имянно из полосного железа около двух или трех дюймов шириною и полдюйма толщиною, простых топоров, больших синих и красных бусов; надобно также взять с собою кузнецов и запастися угольями, для обрабатывания железа по вкусу американцев; жители же Камчатки снабдеваемы быть должны всем тем, что к удобной и приятной жизни служить может. Сие могло бы весьма нужно для Камчатки, как для такой земли, где таковыя вещи необходимы, которых избыток мог бы вознаградить жестокость климата и лишение удовольствий общежития. Все что на сих кораблях имеет быть посылаемо, может, да и должно быть российских мануфактур… Сахар, вино и ром можно брать на Канарских островах, в Бразилии или на мысе Доброй Надежды; ибо вино и водка, без чего в таком суровом климате нельзя обойтися, продается, как я слышал, в Камчатке чрезмерно дорого.

Извещают также, что жители той страны терпят великую нужду в лекарях и лекарствах. Многие не только из камчадалов, но даже и из россиян были жертвою запущенного недостатка в лечебном спомоществовании. Венерическая болезнь страшна в каждой земле, но несравненно более в жестоком климате; она была туда ввезена и произвела великия опустошения. Малолюдство в Камчатке столь велико, что должно употребить все средства к предупреждению совершеннаго искоренения народа…

Корабли, которые имеют быть отправлены с вышеупомянутыми материалами и другими вещами, могут на возвратном своем пути, вместо того, чтобы грузиться балластом, зайти в Китай, Манилу, Батавию или Бенгал для взятия товаров. Выгода от оных или плата за один провоз таковаго груза вознаградит издержки целой Экспедиции, которые не могут быть важны, как потому что матрозы наши содержатся всегда на полном жаловании, так и потому что все корабельные припасы в России очень дешевы. Смотря по надобности Камчатки, имеющия возрастать вместе с успехом ея торговли, можно одно или два судна посылать ежегодно, и содержать безпрестанно в тамошних морях два небольших фрегата, которые могут быть сменяемы каждые два или три года. Сии фрегаты должны быть обязаны пещися о благосостоянии и спокойствии наших селений, о безопасности торговли и заниматься дальнейшим разысканием величайшего (восточного) Архипелага, столь мало известного еще до ныне…

Капитан-лейтенант Крузенштерн.

Генваря 1-го числа 1802-го года [9, с. 356–368].

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Экипаж шлюпа «Надежда»

Капитан-лейтенант, начальник экспедиции Иван Крузенштерн.

Старший лейтенант, произведенный во время путешествия в капитан-лейтенанты и кавалер Макар Ратманов.

Лейтенанты: Федор Ромберх, Петр Головачев, Ермолай Левенштерн.

Мичман, произведенный во время плавания в лейтенанты, барон Фаддей Беллинсгаузен.

Штурман Филипп Каменщиков.

Подштурман Василий Сполохов.

Доктор медицины Карл Еспенберг.

Помощник его Иван Сидгам.

Астроном Горнер.

Естествоиспытатели Тилезиус, Лангсдорф (Сей оставил корабль «Надежду» 25 июня 1805 г. в Камчатке и перешел на судно Американской компании «Марию» для предпринятия путешествия к северо-западному берегу Америки).

Артиллерии сержант, пожалованный во время путешествия в офицеры Алексей Раевский.

Кадеты сухопутного кадетского корпуса Отто Коцебу, Мориц Коцебу.

Клерк Григорий Чугаев.

Парусник Павел Семенов.

Плотничий десятник Тарас Гледианов.

Плотник Кирилл Щекин.

Конопатный десятник Евгений Паутов.

Конопатчик Иван Вершинин.

Купор Петр Яковлев.

Бомбардиры Никита Жегалин, Артемий Карпов.

Слесарь Михаил Звягин.

Подшкипер Василий Задорин.

Квартирмейстеры Иван Курганов, Евдоким Михайлов, Михаил Иванов, Алексей Федотов.

Боцман Карп Петров.

Матросы: Егор Черных, Иван Елизаров, Федосей Леонтьев, Егор Мартюков, Василий Фокин, Филипп Биченков, Федор Филиппов, Матвей Пигулин, Куприян Семенов, Иван Михайлов 1-й, Дмитрий Иванов, Клим Григорьев, Иван Логинов, Резеп Баязитов, Даниил Филиппов, Николай Степанов, Нефед Истреков, Мартимиян Мартимиянов, Иван Михайлов 2-й, Алексей Красильников, Григорий Конобеев, Спиридон Ларионов, Еммануил Голкеев, Перфилий Иванов, Филипп Харитонов, Сергей Иванов, Ефим Степанов, Егор Григорьев, Иван Щитов.

Деньщики Степан Матвеев, Иван Андреев.

Принадлежащие к свите посланника, камергера Николая Петровича Резанова: свиты его и.в. майор Ермолай Фридерици, гвардии поручик граф Федор Толстой, надворный советник Федор Фос, живописец Степан Курляндцев, доктор медицины и ботаники Бринкин, приказчик Американской компании Федор Шемелин [9, с. 40–42].

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Замечания И. Ф. Крузенштерна о состоянии Камчатки

1. О камчатском климате и земледелии

Климат Камчатки нельзя сравнить с климатом нового южного Валлиса (австралийский штат Новый Южный Уэльс со столицей в Мельбурне – *В. А.*), но в Европейской России есть много областей, климат которых ничем не лучше Камчатского, однако населены и благоустроены. Одни только места лежащие близ моря, признаются не совсем бесплодными по причине частых туманов и мелких дождей… Жившие же многие годы во внутренности Камчатки единогласно уверяют, что климат северной Камчатки, а наипаче средней, гораздо преимущественней климата южной ее части. Близ Верхнекамчатска и по берегам реки Камчатки почва земли вообще очень плодоносна. Продолжительная зима не может препятствовать землепашеству…

В средней Камчатке растет хлеб и многоразличные огородные овощи… Даже и около Петропавловска климат не так суров… Частые туманы, препятствующие, будто бы, рощению огородных овощей, служат только предлогом, к коему прибегают нерадивые, сделавшиеся неспособными к трудам от неумеренного потребления горячего вина. Офицеры Петропавловского гарнизона имеют огороды, в коих, кроме гороху и бобов, родятся разные нужные для стола овощи…

Предупредив в Камчатке в 1804 и 1805 гг. весь июнь, часть июля, целый август и сентябрь, могу с достоверностью утверждать, что в сии четыре месяца было там столько же ясных дней, сколько и в других местах, имеющих подобное положение. Туманы случались, правда, не редко, но оным подвержены бывают и прочие северные области Европейской России. Через весь июнь продолжалась хорошая и теплая погода, каковая только быть может в странах лучшего климата. В сем месяце обнажились даже и горы от снега, земля везде растаяла, однако живущие в Петропавловске все думали еще, что рано приниматься за заступ.

В Камчатке можно бы жить столь же хорошо или еще лучше, нежели во многих других провинциях России [9, с. 268–269].

2. Об образе жизни россиян на Камчатке

Офицеры, духовные, купцы и солдаты не различествуют почти ничем между собою в образе их жизни. Имеющий более других денег не может ничего купить за оные, а потому и принужден жить одинаково с прочими… Российский солдат, привыкший ко всем трудностям, переносит равнодушно камчатский во всем недостаток…, некоторые из солдат владеют даже собственными домами… Им позволяют во время зимы… перевозить казенные и партикулярные тяжести, ходить на звериную ловлю, посредством коей приобретает один солдат в зиму от 300 до 500 рублей. Жалко, что при таковых деньгах не могут они ничего купить, кроме вина горячего, на которое по дороговизне и неумеренному употреблению скоро истощевают приобретенное. Холостая их жизнь много к сему способствует [9, с. 270].

3. О торговле и снабжении товарами

Камчатку можно было бы удобнее снабжать всем с изобилием, если бы посылать туда ежегодно один корабль из какого-либо европейского российского порта. Цены всех нужных вещей понизились бы многими сотнями процентов. По прибытии нашем вдруг упала цена кизлярской водки с 20 на 6 рублей за штоф, сахара с 7 на $1^1/_2$ рубля за фунт. Места северо-восточной Сибири могли бы в таком случае получать из Петропавловска некоторые товары, а особливо иностранные, гораздо удобнее и дешевле, нежели как то производится ныне доставлением оных столь дальним и трудным сухим путем…

Жители Камчатки… часто не имеют ни хлеба, ни соли… Только в одной водке недостатка никогда не бывает… Ром, французская водка, виноградное вино, кофе, пряности, уксус, горчица, деревянное масло, сарачинское пшено, хорошая пшеничная мука, коровье масло и другие сим подобные вещи, которые и в самом беднейшем городке России продаются, не привозятся никогда в Камчатку для продажи, сукна и других материй для платья, включая толстый холст, шелковые платки и синюю китайку, нет вовсе… Черный хлеб и рыба без всякой приправы, без уксуса, хрена, перца и даже без соли составляют все, что как офицер, так и солдат ставят на свой стол [9, с. 270–271].

4. О медицинском обслуживании

Ныне присылают в Камчатку лекарств довольное количество, но оные столь худы и находящийся тут лекарь столь же искусен, что только крайность может понудить прибегать к оным. Жители Петропавловска долго не забудут доктора Еспенберга, сделавшего им великую пользу во время трехкратного нашего там пребывания. Он снабдил, сверх того, петропавловского подлекаря некоторыми нужными лекарствами, но сей не умел их беречь, а может быть и употребление их было ему худо известно. Хотя при камчатском батальоне и находится хороший лекарь, которого привозил губернатор в Петропавловск с собою, но он живет всегда в Нижнекамчатске, а потому и может быть полезен только для тамошнего места. В прочих городах Камчатки определены подулекари…

Определяемых для Камчатки врачей надобно отправлять туда водою потому, чтобы можно было им удобно взять с собою всякое платье, мебель, книги, пособия, инструменты… вещи, которые необходимы для сохранения в тамошней стране здоровья… [9, с. 273–275].

5. О жилье в Петропавловске

Во всем Петропавловске находятся только два дома, отличающиеся несколько от прочих. В одном жил при нас майор Крупский, комендант крепости, а в другом два артиллерийских офицера. Каждый из домов сих состоит из двух жилых покоев, кухни, кладовой и прочее… Мебель гостинного покоя – одна деревянная скамья, стол и два или три разломанных стула. Нет ни каменной посуды, ни стаканов, ни бутылок, ни других подобных тому столовых приборов. Две или три пары чайных чашек, один стакан, несколько изломан-

ных ножей и вилок, и малое число ложек составляли все имущество сих добрых людей, которые были женаты. Более всего было для меня жалко смотреть на их окна, которые не только не двойные,… но и очень худы. Стекла малые, из разных разбитых кусков составленные. Худо защищают от снега и холода…

Дома прочих жителей построены вообще худо, и все так низки, что зимою вообще покрываются снегом; перед дверьми только прорывают дорогу и одни окна очищают для света. Снежная толща должна, правда, защищать от холода, но оная, препятствуя свободному проходу воздуха вокруг дома, причиняет весьма нездоровую атмосферу в покоях…

Построение дома в Петропавловске обходится весьма дорого. Вблизи нет вовсе строевого леса, оный доставлять надобно из внутренности Камчатки верст за 60 или 70… Строить дома из кирпичей было бы удобнее и выгоднее. У залива Тарейна (Тарьинского – *В. А.*) находится в изобилии лучшая глина, которая употребляется ныне на делание печей в Петропавловске… Неосновательно было бы утверждать, что каменные дома могут быть опасны по причине замлетрясения. В близости Петропавловска хотя бывают землетрясения, но не случалось никогда столь сильного, чтобы можно было опасаться разрушения каменного дома [9, с. 275–277].

ИСТОЧНИКИ

1. **Русские экспедиции** по изучению северной части Тихого океана в первой половине XVIII в. – М., 1984. – Д. 83. – С. 116.

2. **Русские экспедиции…** во второй половине XVIII в. – М., 1989. – Д. 74. – С. 232–233.

3. **Кук Дж.** Плавание в Тихом океане в 1776–1780 гг. – М., 1971. – С. 26.

4. **Русская** тихоокеанская эпопея. – Хабаровск, 1979. – С. 541.

5. **Финнов М.** Российского владения земля. – Южно-Сахалинск, 1989. – С. 184.

6. Там же, с. 185.

7. Там же, с. 184–185.

8. Там же, с. 187.

9. **Крузенштерн И. Ф.** Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на кораблях «Надежде» и «Неве». – Владивосток, 1976. – С. 26.

10. Там же, с. 40.

11. Там же, с. 267.

12. Там же, с. 134.

13. Там же, с. 272.

14. Там же, с. 270.

С. В. ГАВРИЛОВ

НЕСКОЛЬКО ПРОЕКТОВ УСТРОЙСТВА КАМЧАТСКОГО КАБОТАЖА

Большую часть трехвекового периода, в течение которого Камчатка входит в состав России, она не имела собственного самоходного водного транспорта, способного обслуживать побережье и поддерживать связь с материком. Это осложняло экономическое развитие области и затрудняло охрану ее природных богатств. Несмотря на то что местные специалисты и администраторы обращали внимание правительства на необходимость устройства камчатского каботажа еще в XIX в., первые достаточно крупные транспортные суда появились на полуострове только в конце 1920-х гг.

1. ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ ЗАВЕДЕНИЯ МЕСТНОГО ПРИБРЕЖНОГО «СУДОМОРЕХОДСТВА»

В конце XIX в. основными водными средствами передвижения на полуострове являлись выдолбленные из дерева баты, лодки и байдары аборигенов. Местные специалисты по постройке мореходных судов отсутствовали. В 1897 г. А. П. Сильницкий с удивлением отмечал, что здешнему населению неизвестен такой инструмент, как пила – при необходимости получения доски ее вытесывали топорами из целого древесного ствола [1, с. 7].

Положение камчатского водного транспорта в этот период красочно охарактеризовано Н. В. Слюниным (1895 г.): «...во всей Камчатке нет ни одной шхуны, на которой можно было бы из одной бухты перейти в другую; строго говоря, нет даже шлюпок, на которых без риску можно было бы переправиться, например, с одной стороны Авачинской бухты на другую, или из селений Николаевского, Авачи – в Петропавловск... Купить большой вельбот не на что и негде; местного производства не существует за отсутствием эксплуатации лесов и способов доставки. Таким образом, житель Камчатки, среди леса и изобилия рыбы, лишен первого необходимого условия промысла» [2, с. 15].

Отсутствие плавсредств осложняло сообщение между селениями. Управляющий областью Н. Н. Червлянский в 1919 г. так оценивал состояние местных путей сообщения: «Населенные пункты разбросаны один от другого на десятки, сотни и тысячи верст, причем в самом населенном уезде области – Петропавловском – селения находятся одно от другого не ближе 65–70 верст. Сообщение между этими селениями летом

по рекам – на батах, а зимою – на собаках. Указанный способ передвижения в обоих случаях крайне тяжел, сопряжен с огромной потерей времени и опасностью для здоровья, и даже жизни, вследствие чего поездки населения вызываются только крайней необходимостью» [3, л. 5].

Для ведения морских промыслов местные жители приобретали вельботы у американцев, платя им значительные суммы. Использование для этого традиционных плавсредств северных народностей зачастую было сопряжено с риском для жизни.

К началу XX в. положение дел с малотоннажным судостроением на Камчатке изменилось незначительно. Надежды на открытое 1898 г. в петропавловском городском училище ремесленное отделение не оправдались – оно не смогло подготовить судостроителей. В 1907 г. советник приморского областного правления Ф. Ф. Сомов докладывал военному губернатору Приморья о том, что в Гижигинском уезде изготавливать лодки, пригодные для ловли рыбы в реках и на море, «самым примитивным способом умеют во всем уезде только семь человек» [4, с. 4, 9].

По мнению Сомова, местный мелкий каботаж был необходим жителям прибрежных селений для обмена между собой предметами производства и охоты. В качестве примера потерь, которые они несли вследствие отсутствия плавсредств, называлось с. Ямское Охотского уезда. В пятидесяти верстах от него располагался о. Талык, на котором аборигены промышляли сивучей. «Убивают 500–600 штук, хотя можно убить несколько тысяч, и увозят с собою одни шкуры, мясо же и сало, годные для еды в количестве нескольких тысяч пудов, бросают за невозможностью перевезти. Сало сивучей очень хорошее для подмазки машин и стоит до 7 руб. за пуд».

Помимо этого, обеспечение местных жителей лодками могло способствовать охране морского зверя, бесконтрольно уничтожаемого «японскими шхунами, которых и теперь плавает вдоль нашего северного побережья не малое количество» [5, л. 147].

Постепенно практика прибрежного рыболовства на Камчатке показала, что наиболее удобным для этой цели является особый тип морской шлюпки – «кунгас». Кунгасы, имевшие плоские днища, оказались наименее опасными при выбрасывании их прибойной волной на берег. Основная масса этих судов в начале XX в. ввозилась из Владивостока или Японии. В 1912 г. у камчатских промысловиков появилась возможность приобретать в рассрочку добротные вельботы местной постройки: в Петропавловске их стал изготавливать опытный мастер [6, с. 34]. Видимо, дела шли успешно, так как он пытался расширять производство. 3 июня 1918 г. горсовет рассматривал вопрос об отводе «гражданину Кяэру участка береговой полосы для расширения шлюпочной мастерской» [7, № 31]. Почему-то просителю в этом отказали.

Собственных плавсредств, пригодных для морских рейсов, зачастую не имели не только становые приставы, охранявшие рыбные запасы, но даже уездные начальники. Ходатайства о их покупке неоднократно возбуждались администрацией Приморской области, в состав которой входила Камчатка, но они длительное время не удовлетворялись [6, с. 5].

Одним из первых о необходимости приобретения судов, пригодных для каботажного плавания, задумался начальник Петропавловского округа П. А. Ошурков. 25 августа 1895 г. (ст. ст.) он подал военному губернатору Приморской области проект, в котором рекомендовал завести для нужд местного управления паровую шхуну с осадкой не более 9 футов (2,8 м), позволявшей ей заходить в р. Камчатка. Он полагал, что шхуна совместит функции охранного судна и снабженца. Весной она должна была приходить в Петропавловск с грузом из Владивостока вместо первого парохода Добровольного флота или КВЖД. Это могло сберечь казне 6 тыс. руб. «помильной» платы, кроме того, шхуна зарабатывала еще до 9 тыс. руб. в качестве оплаты за перевозимые грузы.

Предполагалось, что из Петропавловска шхуна могла идти с товарами в Нижне-Камчатск, там принимать лес и рыбу и доставлять их обратно. После разгрузки она должна была выходить на западное побережье Камчатки на охрану звериных и рыбных промыслов. После осмотра западного побережья Камчатки шхуна возвращалась бы в Нижне-Камчатск или следовала в другие пункты. В подобном режиме она могла работать в течение семи месяцев – с апреля до середины октября, а затем должна была идти на зимовку во Владивосток.

По словам А. П. Сильницкого, Ошурков считал, «что расход по покупке и содержанию помянутой шхуны оправдался [бы] не только отвлеченным развитием благосостояния населения Камчатского полуострова, но и видимым поступлением сборов в казну за право рыбного промысла. Теперь, с наплывом японцев, эти поступления дошли уже до 25 тыс. руб. в год, а будь особая сторожевая шхуна, поступления, несомненно, увеличились бы в несколько раз» [8, с. 67–69].

С учетом того что в 1901 г. сборы за право ведения рыбного промысла оказались меньше, чем в предыдущем, начальник округа высказывал опасение, что они будут снижаться и далее из-за отсутствия «постоянной сторожевой шхуны, у которой не было бы другого дела, как обслуживать побережье Камчатки и других северных округ». Еще одним доводом в пользу ее приобретения называлась возможность экономии казенных средств, выделяемых на патрулирование камчатских вод военными судами. Упомянутый проект не был единственным. 31 декабря 1898 г. Ошурков обращался к губернатору Приморья с рапортом об определении мест размещения переселенцев, которых власти намеревались направить на полуостров на постоянное жительство.

По его мнению, их можно было занять не только традиционными скотоводством и землепашеством, но и новым видом промысла – рыбной ловлей. Последний мог бы «обеспечить существование не одного десятка семей поселенцев», но при условии, что будет налажено устойчивое пароходное сообщение с Владивостоком, единственным пунктом, где в это время можно было сбывать заготовленную рыбу. В противном же случае «неимение правильного сообщения с этим пунктом затормозит этот промысел и может ввести промышленников в большой убыток».

Рыбный промысел можно было вести в Усть-Камчатске, Авачинской губе, Тигиле, Облуковино, на р. Озерной, «если во всех этих пунктах будет устроена казенная продажа соли, и гораздо дешевле существующей, и будет постоянное сообщение с Усть-Камчатском, откуда возможно только доставлять лес для приготовления бочек во все упомянутые пункты, так как в этих местностях, кроме Усть-Камчатска, нигде нет другого леса, кроме березы и тополя, а этот материал не годен для приготовления бочек. Для этого необходим небольшой пароход…» [9, л. 6 об.].

Под ним Ошурков подразумевал все ту же паровую шхуну, о которой шла речь в рапорте от 25 августа 1895 г. Его проекты так и остались на бумаге, а их податель вскоре скончался.

Судном, которое в драматических обстоятельствах было «употреблено для казенных надобностей», стала находившаяся в 1904 г. в Петропавловске небольшая старая японская парусная шхуна «Мария», конфискованная в 1903 г. После смерти Ошуркова в должность Петропавловского уездного начальника вступил Сильницкий. Он ожидал, что после начала русско-японской войны снабжение Камчатки из Владивостока прекратится, и поэтому решил отправить «Марию» на западное побережье с подкреплением для ополченческой дружины, противостоявшей высадке на полуостров японцев.

Шхуной командовал бывший штурман пароходства КВЖД Ц. Жаба, ее экипаж состоял из трех человек. «Марию» с большим трудом удалось подготовить к выходу в море, часть снаряжения и якоря для нее позаимствовали со складов Камчатского торгово-промышленного общества (КТПО). В июле 1904 г. судно вышло в море. Плавание «Марии» завершилось в августе 1904 г. на тигильском рейде: здесь она потеряла якоря и была выброшена штормом на мель. Попытки стянуть шхуну на воду оказались безуспешными. Корпус судна разобрали, из его остатков решили соорудить шлюпочный сарай. Имущество «Марии» распродали местным жителям [10, л. 40–42].

Вот как Сильницкий вспоминал об обстоятельствах отправки «Марии»: «Жаба приступил к конопатке шхуны, к осмолке, к шитью разорванных осеннею бурею парусов, к исправлению руля и к прочим ремонтным работам. Все делалось средствами, бывшими под руками… Шху-

на с большим грузом казенных припасов, направленных мною в Гижигу, с запасом товаров, приобретенных покупкою в петропавловских магазинах, и с командою в 32 человека (общая численность людей на шхуне, включая ее экипаж и ополченцев – *С. Г.*) вышла из Петропавловска 16 июня и направилась на западный берег Камчатки. Ее плавание, могу сказать уверенно, составляет одну из отрадных страниц истории нашей войны с японцами. Утлое судно, кое-как скрепленное на петропавловских "верфях", отправилось в плавание за тысячи верст, рискуя ежеминутно встретиться с японским судном, а затем, имея задачей высадить у селения Явинского "десант" для действия против высадившегося сильного врага. И шхуна блистательно исполнила свою задачу» [11, с. 82–83].

Одно из первых плавсредств, к тому же оборудованное механической установкой, появилось на Камчатке в начале работы рыбоконсервного завода КТПО. В 1901 г. это предприятие, располагавшееся неподалеку от Петропавловска в б. Тарья, имело паровой катер, использовавшийся для доставки с рыбалок кунгасов с рыбой. Рядом с консервным заводом в 1901 г. возводился еще один – жиротуковый. Для него к весне 1902 г. КТПО рассчитывало приобрести промысловые шхуны [8, с. 95].

Однако деятельность предприятия в районе Петропавловска вскоре была свернута. В 1904 г. катер КТПО находился в устье р. Камчатки [10, л. 26]. В 1908 г. Товарищество перевозило на нем по реке грузы. В это же время в Усть-Камчатске местный житель – мелкий торговец и промышленник А. К. Косыгин, единственный здешний «судовладелец» – располагал довольно большой парусной двухмачтовой шхуной, переделанной из японского кунгаса [12, с. 35].

По мнению камчатского губернатора В. В. Перфильева, высказанному в 1910 г., КТПО организовало транспортировку «так неумело и нехозяйственно, что содержание катера обходится до 16.000 руб. в год, а так как других грузов, кроме своих, опасаясь конкуренции, Общество не перевозит, то перевозка пуда груза обходится до 1 руб. 50 коп., столько, сколько берут и местные жители за перевозку на своих батах». Таким образом, от появления на реке катера окрестное население ничего не выиграло, так как цены на товары остались прежними.

В 1910 г. монополия КТПО на перевозки по р. Камчатке оказалась разрушенной: в с. Ключевском открыла торговлю фирма «Чурин и К°», перевозившая товары на катере рыбопромышленника Х. П. Бирича. Результат не замедлил сказаться: стоимость товаров сразу же упала на 20%. К 1911 г. Чурин намеревался обзавестись собственным катером [13, л. 104 об.].

В 1901 г. приамурское управление государственных имуществ учредило на западном побережье Камчатки должности двух промысловых надзирателей. Вначале они не имели плавсредств и не могли оказать

серьезного противодействия японским браконьерам [8, с. 31]. В 1908 г. состав промысловой стражи был расширен, теперь она уже имела несколько небольших лодок.

К лету 1909 г. недостаточная численность плавсредств стала очевидной, поэтому предполагалось дополнительно к существующим построить пять моторных шхун и 17 гребных шлюпок суммарной стоимостью вместе с сопутствующими расходами в 213.370 руб. Небольшое водоизмещение шхун (порядка 70 т) и незначительная осадка должны были позволять им заходить в устья рек. Местом зимовки судов определялся Петропавловск. Ежегодно на содержание промыслового надзора требовалось 89.960 руб. Часть этой суммы предназначалась для обслуживания шхун и шлюпок [14, с. 318–320]. Помимо своего прямого назначения – охраны рыбных промыслов, шхуны могли использоваться и для сообщения между пунктами побережья.

В 1910 г. у промыслового надзора появились небольшие парусно-моторные катера с деревянными корпусами и керосиновыми моторами. В 1911 г. на западном побережье Камчатки работали катера «Волна» и «Кунжа», на восточном – «Чайка» [15, с. 77; 16, с. 60, 85]. Они имели запас керосина на 240 миль плавания. Из-за малых размеров и отсутствия помещений катера не годились для обслуживания протяженного морского берега.

В 1913 г. «Волна» (с 22 июня по 1 августа) и «Кунжа» (с 20 июня по 10 августа, ст. ст.) выполнили по три рейса, пройдя в общей сложности 1786 верст. За время плавания у «Волны» несколько раз выходил из строя мотор, в результате чего надзору пришлось третью часть морского побережья обойти пешком. Техническое состояние ее корпуса также оставляло желать лучшего, поэтому смотритель рыболовства В. В. Архангельский высказывал опасение, что катера «вряд ли хватит на будущий сезон 1914 года, и… придется быть крайне осторожным при пользовании этой лодкой, если не совсем отказаться от плавания на ней из-за ветхости корпуса» [16, с. 59]. «Кунжа» признавалась исправной и пригодной для следующего сезона.

В 1915 г. средства передвижения промыслового надзора оставались теми же, что и в предыдущие годы. Надзиратели обходили участки пешком, на реках они использовали «лодки-долбушки» или вельботы с гребцами, предоставляемые арендаторами участков. Один надзиратель разъезжал на лошади, купленной за свои средства. Со стороны моря на западном побережье работали все те же «Волна» и «Кунжа». Первую использовал смотритель рыболовства, вторую – старший промысловый стражник. В сезон 1915 г. «Волна» с 3 июля по 30 августа прошла 3000 верст, «Кунжа» с 20 июня по 15 августа – 2200 верст. Корпус «Волны» весной 1915 г. был отремонтирован во Владивостоке.

После этого он мог прослужить еще несколько лет, но мотор никуда не годился. «Кунжа» также обветшала, почему ею пользовались с большой опаской. По окончании промыслового сезона ее собирались отправить во Владивосток [17, л. 5–6].

На восточном берегу промысловый надзор распоряжался «Чайкой». С 25 июня по 2 августа она прошла 1500 верст между р. Кичига и Маловаям. По сообщению смотрителя рыболовства Н. А. Полевого, суденышко совершенно не удовлетворяло назначению. Его малая скорость (7–8 верст в час) не позволяла внезапно появиться на проверяемом участке. Японцы-арендаторы успевали не только приготовиться к встрече смотрителя, но и переслать переводчика с одного промысла на другой до его прибытия.

Вот как, по сведениям заведующего ичинским промысловым районом П. Х. Орла, сообщенным в 1924 г., японцы отработали «технологию» встречи надзора. «При поездках на катере “Бобр” приходилось наблюдать, как пеший японец, бегущий к соседнему промыслу с извещением о появлении охранного катера, оставлял нас далеко позади. При подходе катера к первому неводу, а надо пройти шесть верст, японцы уже на нескольких промыслах впереди успевают скрыть все следы разных преступлений, и на кунгасах долго стоят в море и ждут катер для приветствия надзора…».

Катер «Бобр» мало чем отличался от своих предшественников 1915 г.: он так же имел маломощный мотор и развивал скорость всего 5,5 верст в час при хорошей погоде. Его, шедшего полным ходом, встречный ветер или противное течение относили назад на две–три версты [18, л. 17а].

По словам Полевого, плавание на «Чайке» было «утомительно и очень опасно, так как на ней приходится все время сидеть на открытом воздухе, часто под дождем и холодным ветром в течение восьми–десятичасового перехода. Тент, натянутый над лодкой, не помогает, так как сидеть под задраенным тентом пять–десять минут невозможно из-за копоти и жара мотора. Не помогает также тент и от захлестывания волнами… Поэтому необходимо, чтобы смотрителю был представлен солидный крытый морской катер с каютой и более мощным мотором. Такой катер… на котором плавание протекает в более или менее сносных условиях и без постоянного риска жизнью, можно приобрести за пять–шесть тысяч в Гонконге или Шанхае» [17, л. 25–26].

Ко всему сказанному добавим, что использование столь примитивных плавсредств никак не способствовало укреплению в глазах иностранцев авторитета российской государственной власти, представителями которой были смотрители рыболовства.

По окончании сезона 1915 г. «Волну», «Чайку» и «Кунжу» планировали перевести в разряд речных судов и эксплуатировать на р. Амур

[16, с. 2–3]. Это грозило тем, что промысловый надзор мог совсем остаться без самоходных плавсредств. Впрочем, в ближайшие два года этого не случилось. В отчете за 1916 г. старший смотритель рыболовства М. Н. Павленко сообщал, что «Кунжа» и «Волна» в этом сезоне обслуживали западно-камчатский и ичинский промысловые районы [19, л. 487 об.].

Полностью средств передвижения надзор лишился в 1918 г. В этом и последующих годах он перемещался преимущественно пешком, изредка используя моторные катера русских рыбопромышленников. Такое положение сохранялось до 1923 г.

В начале 1910-х гг. парусно-моторную шхуну имел чукотский уездный начальник. Ее заказали в Хабаровске на заводе бр. Худяковых. Судно водоизмещением около 60 т, названное «Северной звездой», спустили на воду летом 1910 г. Оно самостоятельно пришло в Петропавловск, а осенью отправилось отсюда в б. Провидения [14, с. 339]. Как вскоре выяснилось, судно не отвечало назначению охранного из-за слишком большой осадки, достигавшей 11 футов (3,3 м) и малой скорости, равной всего четырем узлам. Летом 1913 г. оно потерпело аварию в заливе Св. Креста, наскочив в тумане на мель. По мнению губернатора Н. В. Мономахова, «Северную звезду» следовало заменить другим судном с осадкой не более четырех–пяти футов и ходом не менее 12 узлов; только в этом случае «ни одна из хищнических шхун не будет в состоянии от нее уйти» [6, с. 33].

Постройка специального разъездного судна для камчатского губернатора – паровой яхты «Адмирал Завойко» – закончилась на Охтинской верфи в Санкт-Петербурге к лету 1911 г. В конце ноября она пришла во Владивосток, где остановилась на зимовку. С началом навигации 1912 г. судно прибыло в Петропавловск. Яхта имела водоизмещение 650 т. Паровая машина мощностью 600 л.с. позволяла развивать ей скорость хода 9 узлов, запасы топлива обеспечивали дальность плавания до 2500 миль. С ее прибытием начались регулярные обходы берегов, производить которые до этого при помощи пароходов ДФ не представлялось возможным. Однако «Адмирал Завойко» имел небольшой трюм, вмещавший всего 30 т груза, поэтому как снабженец побережья он был непригоден. «Для нужд камчатской администрации, по мнению моему, необходимо иметь пароход более значительного тоннажа», – указывал губернатор [6, с. 89].

С помощью подобных небольших судов, находившихся в распоряжении местной администрации, наладить регулярную связь между пунктами обширного камчатского побережья было невозможно. Н. В. Мономахов считал, что наличие только пароходного сообщения Камчатки с Владивостоком недостаточно для дальнейшего развития области. Ее

населенные пункты следовало связать как между собой, так и с Петропавловском. Наиболее просто это можно было сделать при помощи малого каботажа. Его развитию могли способствовать утвержденные в январе 1912 г. временные правила о выдаче ссуд под строящиеся деревянные и парусные суда, предназначенные для плавания в прибрежных водах Приамурского генерал-губернаторства.

Пионером местного каботажа на Камчатке стал отставной поручик Юдин, который в 1913 г. по «высочайшему его императорского величества повелению» получил в свое распоряжение японскую парусно-моторную шхуну «Кайо-Мару», конфискованную в мае 1910 г. за незаконный промысел у Командорских островов [6, с. 51].

14–16 июня 1914 г. в Петропавловске под председательством Ф. Ф. Сомова работало совещание по выделению земельных участков «для нужд разных ведомств». В очередной раз признав тот факт, что «существующие рейсы Добровольного флота, удовлетворяя более или менее нуждам рыбопромышленности, совершенно не могут обслужить с должной полнотой нужд администрации, торговли и остальных классов населения», совещание огласило разработанный камчатской администрацией «проект местных рейсов с центром в г. Петропавловске».

По ее мнению, отсюда должны были начинаться плавания по Охотскому и Беринговому морям. Здесь следовало устроить каботажную пристань и построить склады для грузов и помещения для пассажиров. «Независимо от контрагентов казны по совершению рейсов вдоль побережья области, несомненно, в близком будущем разовьется мелкий местный каботаж, начало которому уже положено с одной стороны настоятельною в нем необходимостью для местного населения, с другой – законами: об уплате помильно-тонной платы и о выдаче правительственных ссуд под строящиеся суда».

Для организации каботажных и местных рейсов требовалось подобрать береговую территорию для возведения причала и других построек. В этом и заключалась главная сложность: свободной полосы по берегу петропавловского ковша оставалось, после выделения участков Морскому ведомству и Добровольному флоту, «всего от десяти до пятнадцати сажень, которых совершенно недостаточно для устройства даже одной пристани». Кроме этого, следовало оставить и участок «общего пользования», доступный всем горожанам [20, л. 71–74].

Недостатки в организации морской связи с Камчаткой при помощи пароходов Добровольного флота заставляли задумываться над созданием местного каботажа и русских рыбопромышленников. Одну из первых попыток его организации они предприняли в 1910 г. основанием компании, предполагавшей приобрести четыре шхуны грузоподъемностью по 80–120 т.

Суда должны были ранней весной отправляться из Японии с промысловым грузом на Камчатку. Одно из них предназначалось для западного побережья, а остальные – для восточного. Каждая из последних шла в определенный пункт: б. Корфа, Анадырь и м. Дежнева. Планировалось, что шхуна, выделенная для рейсов на м. Дежнева, будет иметь большее против прочих водоизмещение. Зимовать суда могли в Петропавловске. Здесь же следовало расположить склады с запасами для их последующих плаваний. Как вариант, рассматривалась доставка шхунами заготовленной на рыбалках продукции во Владивосток.

Правительство выделяло этому предприятию субсидию в размере около 100 тыс. руб. К весне 1912 г. оно было близко к началу осуществления проекта, но вскоре распалось из-за разлада между ее членами [15, с. 87–88].

«Адмирал Завойко» длительное время оставался единственным морским судном, находившимся в распоряжении камчатских властей. Он интенсивно использовался для развоза мелких партий груза, продовольствия, почты и доставки чиновников в период с мая по ноябрь. Зимовала и ремонтировалась яхта во Владивостоке, там же комплектовался ее экипаж. Для снабжения ее топливом во время длительного нахождения на побережье в определенных местах были созданы «угольные станции», то есть склады угля. Они выручали не только яхту, но и местное население, а также правительственные учреждения. Так, в марте 1918 г. заведующий радиостанцией в Анадыре обращался к областным властям за разрешением «взять взаимообразно до [прихода] парохода 10 т каменного угля из запасов для яхты» [21, л. 1 об.].

В сентябре 1916 г. «Адмирал Завойко» ходил в Голыгино, доставив туда областного врачебного инспектора. 9 октября он отправился в Асачу с прибывшей из Петрограда экспедицией министерства земледелия и землеустройства во главе с С. В. Керцели. 20 октября яхта ушла на зимнюю стоянку во Владивосток, куда прибыла 25 октября. На ней была отправлена почта [22, № 675, 672, 678].

Летом 1917 г. «Адмирал Завойко» работал на западном побережье. Его команда по прибытии в Петропавловск передала на нужды областного комитета, сменившего губернаторскую администрацию, 23 руб. 50 коп. из собственных средств. 29 июля судно с продовольствием ушло в рейс на Командоры, в Карагу, Уку и Кичигу. Продовольственная управа отправил туда продуктов на сумму около 10 тыс руб. Это плавание длилось до 16 августа.

7 сентября «Завойко» вновь вышел из Петропавловска на западный берег Камчатки и охотское побережье. На нем по домам разъезжались делегаты Первого областного съезда. 23 сентября пароход пришел в Охотск, а затем он отправился на зимнюю стоянку [23, № 947, 949].

Осенью 1917 г. областному комиссару временного правительства К. П. Лаврову был предложен проект приспособления судна к особенностям местного каботажа. 13 января 1918 г. областной комитет, возглавляемый А. А. Пуриным, рассматривал ходатайство охотского золотопромышленника Фогельмана о сдаче ему «Адмирала Завойко» в аренду на предстоящую навигацию на условиях бесплатной доставки продовольствия в Охотский уезд. Он обязался оплатить все эксплуатационные расходы, содержание экипажа, ремонт и перестройку судна, а также выплатить комитету 70 тыс. руб. Кроме того, в течение сезона он должен был на месяц предоставить пароход в распоряжение области.

Комитет, признавая необходимость перестройки судна, постановил от предложения Фогельмана воздержаться. Он обратился в министерство внутренних дел и краевой комитет с ходатайствами об ассигновании средств на модернизацию, а также об увеличении денежного содержания экипажа и эксплуатационных расходов на 1918 г. Смету затрат на проведение работ составил командир судна. Комитет поручал ему выяснить, где и когда можно их выполнить, а также определить расходы, требующиеся для выплаты экипажу жалования [24, л. 8].

Для получения средств на дальнейшее содержание судна 6 марта 1918 г. областные власти все-таки решили сдать его в аренду сроком на месяц, с условием, что к 20 апреля оно должно быть готово к выходу в Петропавловск с продовольствием. «Завойко» страховал наниматель, арендная плата вносилась в судовую кассу [24, л. 13].

Весной 1918 г. хабаровский краевой совдеп выделил владивостокскому совету на ремонт и снабжение «Адмирала Завойко» 83 тыс. руб. [25, № 14]. 17 июня 1918 г. в Петропавловске получили известие о том, что яхта вышла на Камчатку. Однако этот слух оказался ложным, и 6 июля горожане информировались о том, «что никаких сведений о выходе яхты за отсутствием телеграфной связи не имеется» [7, № 19, 35].

В середине июля 1918 г. «Адмирал Завойко» уже находился в петропавловском порту. Во время стоянки по вечерам он освещал город прожектором. 20 июля судно вышло из порта по маршруту Усть-Озерная – Командоры – Хакодате – Владивосток – Охотск – Гижига – Тигиль – Петропавловск. В первом пункте захода, в недавно созданном поселении на восточном берегу Камчатки, были высажены 25 семейств переселенцев, отправившихся к новому месту жительства. При обходе охотского и западного побережий Камчатки яхта принимала на борт делегатов Второго областного съезда, направлявшихся в Петропавловск [26, № 3, 7].

11 сентября 1918 г. «Адмирал Завойко» вернулся в Петропавловск из очередного рейса. На следующий день, около трех часов ночи, он, усиленный десятью матросами со стоявшего в порту военного транспорта

«Якут», срочно вышел в район петропавловского маяка на помощь погибающей моторной шхуне «Кета». В шесть часов утра с большим трудом удалось спасти пять членов ее экипажа. Шхуна, наскочившая на подводные камни, шла под командованием А. Зерница из Кичиги во Владивосток с заходом в Петропавловск. Груз полностью погиб. Убыток от этой аварии составил 100 тыс. руб. [26, № 51].

Кроме «Адмирала Завойко», камчатская администрация располагала еще несколькими мореходными плавсредствами. Одним из них был паровой катер «Губернатор Перфильев», доставшийся ей от петропавловского агентства Добровольного флота. Летом 1916 г. катер сдавался в аренду местным предпринимателям. 23 сентября 1916 г. (ст. ст.) по распоряжению Мономахова он отправился для спасения японской шхуны «Хонго-Мару», которую штормами носило в океане больше месяца, пока не прибило к берегу около с. Солеварня. 24 сентября катер прибуксировал ее в Петропавловск [22, № 664].

26 мая 1918 г. областной совет среди прочих вопросов рассматривал заявление некоего Лунева о перечислении на благотворительные нужды 40 руб., причитавшихся ему за работу на катере в августе 1914 г. В это время проводилась эвакуация жителей Петропавловска в преддверии ожидаемого нападения на город германского крейсера «Гейзенау» [7, № 24]. Содержание катера оказалось для властей обременительным, и 5 октября 1917 г. «Губернатора Перфильева» выставили на аукционный торг, в результате которого он за 6025 руб. достался предпринимателю Ф. И. Караеву [23, № 949].

Летом 1918 г. областные власти имели еще один катер, «заведовал» которым некто Мосута [27, л. 39].

Сведения о наличии в областных структурах специального органа, занимавшегося эксплуатацией плавсредств, прослеживаются с 1918 г. 16 октября 1918 г. Второй областной съезд решил реорганизовать структуры, ведавшие различными сторонами жизни Камчатки. 18 октября исполняющий должность областного комиссара А. А. Пурин издал приказ об организации при канцелярии областного комитета десяти отделов, в числе которых имелись хозяйственный и технический. Заведование ими возлагалось на В. Г. Сивцева и И. А. Шкляева [28, л. 39]. Скорее всего, оба отдела мало что могли сделать для развития каботажного плавания: они появились в самом конце навигации.

В начале нового 1919 г. правительство А. В. Колчака распустило областной комитет, назначив своего управляющего областью. 18 февраля 1919 г., исполнявший его обязанности И. Д. Добровольский распорядился, ввиду организации управления по типу бывшей губернаторской канцелярии, упразднить технический отдел и уволить заведующего Шкляева [29, л. 1].

17 мая 1920 г. технический отдел появился вновь: теперь уже военно-революционный комитет, сменивший колчаковского управляющего, включил его в новую структуру областного исполкома. В ведении отдела среди прочего казенного имущества состояли маломерные суда. Возглавлял отдел инженер В. К. Магаринский, вместе с ним трудились «заведующий казенными зданиями» техник А. А. Пименов и «смотритель казенных зданий» Ф. Т. Яценко. Помимо прочих обязанностей, технический отдел занимался доставкой в курируемые им здания воды и дров. Дрова в город привозил кунгас, буксируемый катером. В октябре 1920 г. Третий областной съезд постановил назначить заведующим техническим отделом А. А. Пименова с сохранением за ним должности заведующего казенными зданиями [30, л. 60, 172].

О деятельности технического отдела в 1920 г. сохранились сведения, касающиеся управления принадлежащими области плавсредствами и дачи разрешений в части его компетенции. Так, 19 сентября 1920 г. отдел распорядился о скорейшем окончании ремонта «Адмирала Завойко» и отправке его в Петропавловск с последующим выходом отсюда на побережье. 13 октября исполком рассматривал обращение трудовой рыболовной артели шхуны «Чайка» о передаче ей из казенного имущества керосинового двигателя «Аванс» со шхуны «Северная звезда» с «условием отработать за уступку» [30, л. 139, 168, 195].

28 октября 1920 г. в исполком обратилось торгово-промышленное товарищество на паях «Приемники И. Я. Чурин и К° – А. В. Касьянов и К°» за разрешением заготовить в долине р. Камчатки дрова для работавшего там парового катера. 2 ноября прошение было удовлетворено с условием, что рубка леса будет проводиться под контролем исполкомов волостей с уплатой сбора в казну [30, л. 176 об.].

В декабре 1920 г. облисполком был реорганизован в облнарревком. Последний 24 декабря заслушал сообщение Пименова о проведенном им освидетельствовании законченного подъема шхуны «Дагестан» на берег для зимнего хранения [30, л. 234]. Эта шхуна, впервые упоминаемая 24 сентября 1916 г., неоднократно меняла владельцев. Судя по всему, в начале 1920-х гг. она принадлежала областным властям. 6 сентября 1922 г. ее выставлял на продажу штаб петропавловского гарнизона, объявлявший, что наиболее желательным для него является обмен судна на дрова. Его купил японский подданный Кикучи [31, № 58, 60].

В сентябре 1922 г. петропавловская городская управа заказала у американского торгового дома «Гиббард, Свенсон и К°» моторный катер с вельботом, пригодные для оказания коммунальных услуг. Торговый дом пошел навстречу органу городского самоуправления и обещал доставить плавсредства весной 1923 г. с оплатой их в рассрочку [31, № 65]. Сведений о выполнении этого заказа не обнаружено.

2. ЧАСТНЫЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ В КАМЧАТСКИХ ВОДАХ

В течение промыслового сезона на полуострове работало множество моторных катеров и кунгасов частных рыбопромышленников. Численность моторных плавсредств на рыболовных участках, в зависимости от масштабов промысла, составляла от одного до шести, безмоторных – до нескольких десятков. Они доставлялись на пароходах из Владивостока или японских портов и по окончании сезона рыбной ловли, как правило, отправлялись обратно. Лишь небольшая часть суденышек оставалась на зимовку на промыслах или в Петропавловске.

Часть моторных судов принадлежала горожанам и жителям окрестностей. В период гражданского противостояния 1918–1922 гг. они нередко реквизировались властями различных окрасок. 23 февраля 1920 г. к коменданту города обращался А. М. Ткаченко, сообщавший, что осенью 1919 г. «бывшим офицером местной команды Охрименко была взята у меня моторная шлюпка. В ноябре месяце шлюпку я получил обратно, но недополучил следующее: одну банку бензину, полбанки моторного масла, три весла, три уключины, французский ключ (гаечный), плоскогубцы, два напильника, отвертку…» [32, л. 25].

Другим владельцам везло меньше: некоторые из них свои лодки больше не увидели. Так, 27 июля 1922 г. красные партизаны забрали катер промышленника Вичиркина. В начале августа 1922 г. с рыбалки Захарова на р. Тихой они же увели катер. Здесь владельцу еще повезло – ему удалось спасти от «экспроприации» свою шхуну «Свобода». Катера лишился также торговый дом «Сайденберг и Виттенберг» [31, № 53].

12 августа 1922 г. облнарревком уполномочил «члена добровольческих отрядов» Т. Трухина взыскать с арендаторов рыболовно-засольных участков, расположенных на восточном побережье вплоть до Усть-Камчатска, установленные налоги и сборы, а также штрафы за «неправильное производство уловов рыбы». Это право облнарревком оставил за собой, приняв 28 октября 1921 г. перед уходом в сопки постановление № 66.

В соответствии с его четвертым пунктом, «взнос всех платежей и налогов, причитающихся государству и областному комитету в местностях, занятых захватчиками» (имеются в виду отряды В. И. Бочкарева и Н. А. Полякова), следовало «отсрочить впредь до особого распоряжения облнарревкома, а в остальной части области, не занятой захватчиками, предлагается [их] вносить областному, уездным и волостным комитетам по принадлежности…» [33, л. 31].

15 августа 1922 г. отряд Трухина в составе 12 чел. двинулся в путь. На Шемлячике он конфисковал моторный катер, который после ремонта с пятью отрядниками отправился в Усть-Камчатск.

Спустя неделю на Шемлячик пришел пароход «Томск». Трухин явился на судно с целью добыть оружие, продовольствие и одежду. На борту «Томска» находились рабочие, несколько предпринимателей и рыбопродукция. Разжиться здесь ничем не удалось: оружия не было, коммерсанты не имели при себе наличности, продовольствия же оставалось «в обрез», поэтому «взять ничего не пришлось, не было также ничего из одежды и обуви». Зато партизаны изъяли на «Томске» катер «Невский». Попутно на шемлячинской рыбалке они забрали продукты и материалы, так что ее владелец смог погрузить на пароход только одну икру. Затем, «прибрав все продовольствие: муку, сало и рыбу, что отняло времени три дня», отряд двинулся в Ключи [34, л. 10–11 об.].

Катер «Невский» прослужил отрядникам недолго: у него часто выходил из строя мотор, а 26 сентября в районе Усть-Камчатска при выходе в море суденышко сгорело [34, л. 7–8].

Количество местных плавсредств росло не только за счет их доставки из Владивостока и Японии, но и конфискации хищнических судов. Эти катера и шхуны по решению суда продавались на аукционах, вырученные средства пополняли государственную казну. До продажи они стояли в Петропавловске на участке морского ведомства у южной оконечности м. Сигнальный. Здесь не только размещались угольная пристань и склады, но и нашлось место для хранения плавсредств, вытащенных на берег. В целях развития каботажа местные власти неоднократно ходатайствовали об упрощении порядка передачи на льготных условиях «надежным морякам конфискованных хищнических японских шхун», владельцы которых долго ожидали решений суда.

В начале 1910-х гг., «ко времени постановления судебного приговора они обыкновенно оказывались сгнившими и непригодными… Но и в тех случаях, когда суд оправдывал владельцев, последние никогда не принимали обратно суда, мотивируя отказ приходом последнего в негодность, и требовали взамен уплату полной его стоимости…» [14, с. 205].

27 июня 1917 г. в камчатских водах между р. Озерной и м. Камбальным охранный крейсер «Командор Беринг» задержал пять японских катеров, незаконно промышлявших крабов. Всего их было тринадцать, но остальные успели уйти от преследования. Арестованные катера вместе с командами были отконвоированы в Петропавловск. Осенью один из них потерпел на о. Беринга в б. Саранной аварию, сломав руль и винт. Для спасения суденышка и его экипажа из города был отправлен катер, принадлежавший предпринимателю Е. Барыкину [23, № 877, 948, 957].

16 июля 1917 г. «Командор Беринг» привел за собой на буксире в Петропавловск шхуну «Дзендзи-Мару». Ее выставили на аукцион, состоявшийся 22 октября. В сентябре 1917 г. крейсер вновь задержал японский катер, который также был конфискован. 17 сентября он при-

шел своим ходом из Большерецка в Петропавловск. «Катер представляет из себя моторный кунгас и, принимая на борт изрядное количество груза, является весьма выгодным приобретением» [23, № 889, 926, 956].

Одна из конфискованных в 1922 г. возле о. Медного парусно-моторных шхун получила название «Командор Беринг». Ночью 8 сентября ее привели в Петропавловск. 13 октября исполнявший должность начальника области капитан 1-го ранга Б. П. Ильин в сопровождении чинов своего штаба и ряда лиц выехал на шхуне в б. Жировую «для изыскания каменного угля», пригодного для пароходов и города. Сильный шторм помешал проведению исследований, и после двенадцатичасового плавания шхуна поздно вечером вернулась в порт [31, № 58, 60, 71].

В Петропавловск регулярно заходили парусные и парусно-моторные шхуны частных судовладельцев, торговавших по охотско-камчатскому побережью и перевозивших небольшое число пассажиров или местных чиновников. Только в июле 1920 г. в их числе были «Зинчо-Мару», принадлежавшая Козлову, «Авача» М. Д. Воронца, «Камчатка» торгового дома «Гиббард, Свенсон и К°» [35, № 136, 159]. В сентябре 1920 г. в петропавловском порту находились шхуны «Дагестан» и владивостокский «Восток».

6 июня 1921 г. в Петропавловск из Ванкувера пришла шхуна «Каско», зафрахтованная акционерным обществом Гудзон-Бей. Его представители намеревались получить от русских властей монополию на скуп камчатской пушнины. Взамен они предлагали взять на себя снабжение товарами и продуктами всего населения Камчатки. Для перевозки товаров по рекам «Каско» доставила плоскодонные катера большой грузоподъемности. Облнарревком выдал ей разрешение на каботажное плавание с заходами в Голыгино, Большерецк, Облуковино, Хайрюзово, Тигиль, Усть-Камчатск и Анадырь для выгрузки товаров в открываемые здесь обществом склады.

Вечером 23 июня в порту на одном из катеров фирмы произошел взрыв топлива и начался пожар. Один член экипажа, выброшенный взрывом, утонул. Несмотря на то, что огонь быстро потушили, второй матрос сильно обгорел и спустя два часа скончался [36, № 28–30].

Имя «Камчатка» носило еще одно судно – шхуна японской торговой фирмы «Нихон Моохи», державшей в Петропавловске магазин. В 1921–1922 гг. «Камчатка» регулярно ходила между Хакодате и полуостровом. 7 июня 1922 г. шхуна вернулась с Командорских островов в Петропавловск, а 15 июня она ушла на западный берег, намереваясь оттуда отправиться в Хакодате. Через месяц в Петропавловске получили известие, что при плавании в плотном тумане на западном побережье «Камчатка» наткнулась на подводный камень в районе м. Утхолокского и погибла. Судьба ее команды осталась неизвестна [31, № 49].

Малые каботажные суденышки нередко становились легкой добычей для грозной морской стихии. Одним из наиболее опасных мест был Усть-Камчатск, главный рыбный цех Камчатки. Летом 1917 г. мореходным катером располагало Первое камчатское общество потребителей. 16 декабря 1917 г. он вышел из Петропавловска в Усть-Камчатск, имея на борту 11 чел. 18 декабря катер заходил в б. Ольга за водой, а 20 – направился далее. На следующий день разразился сильный шторм… Катер на место назначения не прибыл, его поиски, проведенные «Командором Берингом», результатов не дали [26, № 17].

В течение промыслового сезона 1919 г. в Усть-Камчатске произошли две крупных аварии с судами прибрежного плавания, причем одна их них унесла жизни 29 чел. Катер фирмы «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», буксировавший кунгас с рабочими, вблизи устья р. Камчатки попал в буруны. Кунгас опрокинулся и накрыл людей, большая часть которых утонула. В начале июля также вблизи устья во время выгрузки груза и пассажиров с парохода «Эривань» произошла вторая авария. На моторном катере Первого камчатского общества потребителей находился 21 чел. Сильной волной его накренило, пассажиры, пытаясь выровнять крен, перевалились в противоположную сторону, после чего следующей волной 15 чел. были опрокинуты в воду. Часть из них втащили обратно на катер, других подняли подоспевшие рыбаки. Всего погибли шестеро корейских и китайских рабочих [37, № 337].

Кораблекрушения случались и в других местах охотско-камчатского побережья. В сентябре 1920 г. из б. Корф в Петропавловск отправилась шхуна «Диана», принадлежавшая Барыкину и Морозову, но до середины апреля 1921 г. в порт она так и не зашла. Высказывались предположения, что судно погибло в пути [36, № 20].

10 марта 1921 г. председатель облнарревкома И. Е. Ларин отправил в Наяхан своему эмиссару Шатинскому телеграфное распоряжение проверить, «нет ли каких-либо слухов, полученных через инородцев, о постигшей судьбе шхуны “Диана”, равно судьбе собственников ея Барыкина и Морозова. Есть предположение, что шхуну осенними штормами при выходе ея из бухты Корфа унесло к северу, именно – в местность между бухтой Корфа и Анадырем. Запросите также непосредственно Анадырь». Через шесть дней Шатинский ответил следующей депешей: «В районе от Уки до Апуки – Олюторка сведений никаких о шхуне “Диана” нет. Из бухты Корфа в сентябре, по заявлению владельцев, шхуна вышла в Петропавловск. Есть некоторые слухи о гибели шхуны по пути из бухты Корфа в Петропавловск около Лопатки. В Анадыре сведений нет» [38, л. 24].

8 мая 1921 г. в Петропавловске получили телеграфное сообщение о том, что шхуна «Камчатка» торгового дома «Гиббард, Свенсон и К°»,

шедшая с товарами из США, погибла от пожара вблизи Алеутских островов. В конце лета 1921 г. на пути к Командорам потерпела аварию шхуна «Чайка». Подоспевший на помощь пароход «Магнит» взял ее на буксир и отвел к о. Медному. Здесь внезапно налетевший шторм выбросил шхуну на берег. Ее команде удалось спастись [36, № 22, 44].

10 марта 1922 г. из Сиэтла в Петропавловск вышла шхуна «Bender Brothers» торгового дома «Сайденберг и Виттенберг». 2 июля шхуна погибла. В 25 милях от Тигиля она ударилась о подводную льдину и, получив пробоину, стала наполняться водой. Капитан направил судно к берегу, но так как оно быстро погружалось, экипажу пришлось спускать катер и спасаться на нем. Вместе со шхуной утонули груз и вещи команды. Все люди в числе 10 чел. спаслись [31, № 27, 28].

25 августа 1922 г. на западной Камчатке бушевал сильнейший ураган, уничтоживший множество построек на промысловых участках и ставший причиной гибели ряда судов. Утром 31 августа в Петропавловск пришла шхуна «Виктор», принадлежавшая А. В. Петрову. Ей удалось преодолеть натиск стихии: на пути из Охотска судно выдержало мощные удары волн и ветра. Меньше повезло тринадцати японским шхунам и крейсеру «Нийтака», приходившему для «охраны рыбалок», – все они затонули в Охотском море. По словам Петрова, много лет жившего на Камчатке и хорошо знавшего местные условия, это был доселе невиданный шторм [39, № 58].

Землетрясение в Усть-Камчатске, произошедшее 14 апреля 1923 г., сопровождавшееся цунами, уничтожило или повредило большую часть находившихся здесь плавсредств. В море унесло катер рыбного управления «Беринг». Катера губревкома и усть-камчатского кооператива «Пента» и «Болиндер» выбросило на берег. Из шести катеров, принадлежавших фирме «Демби и К°», четыре – «Чавыча», «Кета», «Кижуч» и «Чайка» – также вынесло на сушу [39, № 45].

4 сентября 1926 г. в устье р. Олюторка на барах потерпел аварию катер рыбопромышленника В. М. Орлова, входивший в реку с моря от места стоянки парохода «Симферополь». На нем находились 14 пассажиров, никто из них, включая хозяина катера, не спасся. Среди утонувших были инспектор Дальрыбохоты К. Л. Рослый и его помощник – промысловый досмотрщик А. Гольденберг [40, № 83].

В начале 1920-х гг. положение в прибрежном судоходстве не изменилось: оно по-прежнему поддерживалось судами, не принадлежавшим камчатским предприятиям и организациям. Такое состояние сохранялась до середины 1920-х гг. Вот как характеризовала состояние местного каботажа газета «Камчатский вестник» в начале 1919 г.: «…здесь на Камчатке, например, часто приходится слышать, что наша рыбопромышленность уходит в руки иностранцев. Спрашивается, что нами сделано

для нашей рыбопромышленности? Уменьшение количества пароходов, повышение фрахта и оставление чуть ли не на произвол судьбы заготовленной рыбы до следующего сезона… Теперь взглянем на наших конкурентов в промышленности – японцев. Там полная противоположность. У нас сокращение количества пароходов – там чуть не правильные еженедельные рейсы по побережью. У нас повышение фрахта, там… десятикратное, наверное, понижение… У нас чуть не сотни тысяч пудов рыбы и икры остается зимовать, а там – скажите, остался ли на всем западном побережье хотя бы один пуд рыбы?» [37, № 138].

13 января 1919 г. областной комитет обращался к правлению Добровольного флота с просьбой обратить внимание на обслуживание побережья области, «дабы были соблюдены не только интересы рыбопромышленников, но и населения, страдающего от недостатка как пароходных рейсов, так и от полного отсутствия судов местного плавания». По его мнению, местным агентам флота следовало предоставить больше прав в части изменения направлений рейсов по побережьям [37, № 143].

Регулярное движение судов в удаленных от Петропавловска районах было единственной возможностью поддержать более или менее сносные условия существования местного населения. В июле 1919 г. жители с. Усть-Озерного на восточном побережье благодарили управляющего областью Н. Н. Червлянского за присылку парохода, привезшего продовольствие, «выведшего население из самого критического положения – голода» [37, № 279].

Недостаток водного транспорта, ставящий в безвыходное положение жителей Камчатки и охотского побережья, побудил владивостокский военно-промышленный комитет принять меры к постройке каботажных деревянных судов грузоподъемностью до 500 т. Он выделил средства на создание требующейся для этого верфи, а фирма «Бринер и К°» отпустила 12.000 куб. футов леса. Предприятие предполагалось возвести на территории владивостокского порта в районе м. Чуркина и на м. Клет. Работы начались зимой 1919 г. [37, № 182].

В этом же году верфь была построена. Она имела лесопилку, эллинг для подъема судов весом до 150 т, кузницу, слесарно-механические мастерские, крытое помещение для ремонта и постройки небольших судов [41, с. 224].

В период 1920–1923 гг. в камчатских водах работали преимущественно иностранные суда, в основном японские. В 1922 г. между главным портом северной Японии – Хакодате – и основными пунктами полуострова – Петропавловском, Усть-Камчатском и Большерецком – действовало экспрессное пароходное сообщение, причем владельцы судов, работавших на этой линии, получали правительственные субсидии. В этом году вдоль берегов Камчатки плавали сотни японских пароходов и шхун

(по оценкам губревкома их число достигало 500 при полной грузовместимости 150.000 т). Они часто нарушали правила судоходства. Так, в 1922 г. были зарегистрированы 53 судна, ходившие без навигационных свидетельств [42, с. 66, 70].

В течение июня 1923 г. в Большерецк заходили пять японских пароходов и американская шхуна «Руби». 2 июля сюда прибыл пароход «Натрагава-Мару». За этот период Большерецк посетило только одно отечественное судно – пароход «Симферополь», пришедший сюда 28 июня [39, № 70–71].

Регулярные рейсы по камчатскому побережью в 1922 г. совершал японский экспресс «Кобе-Мару» акционерного общества Курибаяси. Об интенсивности его движения говорят следующие данные. 31 мая судно вышло из Хакодате в Петропавловск. 8 июня оно пришло в Петропавловск, на следующий день направилось в Явино, а оттуда, приняв на борт японского консула С. Огата, – назад в Хакодате. 19 июня «Кобе-Мару» вновь отправилось из Хакодате курсом на Камчатку. В Петропавловск из Усть-Камчатска оно прибыло 30 июня. Вечером 1 июля пароход ушел вне всякого расписания. На вопросы о времени выхода представлявший его агент ничего не мог ответить. «Насколько нам известно, имеется правильное расписание, но пароход ни разу не пришел и не ушел по расписанию», – отмечала местная газета [31, № 26–36, 39].

Работа «Кобе-Мару» продолжалась и в последующие годы. Агент Курибаяси в Петропавловске М. Масуда доводил до сведения местного населения расписание его движения на навигацию 1923 г., в течение которой предполагалось выполнить семь рейсов: три по восточному побережью с заходом в Усть-Камчатск, три по западному берегу до Большерецка и один прямой: Хакодате – Отару – Петропавловск – Хакодате. В эту навигацию расписание его движения выдерживалось достаточно точно: опоздания с прибытием не превышали одни сутки [39, № 74–93].

Периодичность захода судна в основные пункты вдоль берегов Камчатки составляла один месяц. Губревком сообщал, что «кроме означенного парохода остальные суда вдоль берегов Камчатки проводят только случайные рейсы, большинство этих пароходов ходит под иностранным флагом, так же как пароход “Кобе-Мару”, и не могут быть использованы местными властями как способы связи» [43, л. 3].

В 1923 г. единственным отечественным судном, регулярно обходившим камчатское побережье, был пришедший из Владивостока сторожевой корабль «Красный вымпел» (бывш. «Адмирал Завойко»), контролировавший рыболовные промыслы [43, л. 5].

Все часто менявшиеся в течение 1918–1922 гг. камчатские власти, имевшие различную политическую окраску, в меру своих возможностей пытались регулировать каботажное судоходство и взыскивать нало-

ги с местных судовладельцев, а также с иностранных судов, заходивших в прибрежные воды. В январе 1919 г. петропавловская городская Дума утвердила приходную смету городского бюджета в размере 26.600 руб. Одной из его доходных статей являлся «сбор с моторов и шаланд», который должен был за год составить 450 руб. [37, № 152].

Летом 1921 г. податной участок обложил владельцев каботажных плавсредств пошлинами в следующих размерах:

– с моторных судов – по 48 коп. за каждую лошадиную силу;

– с парусных судов, а также с барж и шаланд – за квадратную сажень площади палубы (деревянные беспалубные – 3 коп., деревянные палубные – 6 коп., металлические – 12 коп.).

Пошлины устанавливались в соответствии с «Положением о некоторых мерах к увеличению доходных в казну поступлений», введенным в действие еще в январе 1915 г. [36, № 26].

5 марта 1920 г. областной военно-революционный комитет обсуждал прошение японского подданного Нихон Моохи о разрешении ему ввозить на собственной шхуне товары в Петропавловск и на западное побережье. Японец получил право на заход только в областной центр, «что же касается плавания шхуны по берегам Камчатки, то этот вопрос оставить открытым до сношения с материком и выработки правильной постановки вообще торгового дела в Камчатской области». Пока же, до получения указаний «из центра», аналогичные заявления, поступающие в комитет, считались «разрешенными настоящим постановлением в его первой части» [30, л. 30].

30 июня 1922 г. особоуполномоченный временного Приамурского правительства в Охотско-Камчатском крае Х. П. Бирич издал приказ № 285, устанавливавший в петропавловском порту брандвахту, несение которой возлагалось на посыльное судно «Свирь». Теперь все прибывающие в порт суда, кроме японских кораблей, должны были останавливаться на внешнем рейде для досмотра, карантинного надзора и проверки документов. Только после этого им разрешался подход к пристани в ковше. Выход из порта допускался только при наличии особого пропуска, выданного штабом Петропавловского военного района [31, № 38].

23 июля 1922 г. Приамурское правительство уведомило Бирича телеграммой о том, что японским торговым судам разрешается заходить в отдельные пункты края «с платой на основании торгового и таможенного уставов, корабельного и попудного сборов, без права заниматься каботажем между русскими портами» [31, № 51]. Последнее требование японцами игнорировалось, а реальными силами для контроля за его выполнением российские власти не располагали.

30 сентября 1922 г. исполняющий должность начальника Камчатской области капитан 1-го ранга Б. П. Ильин в соответствии с распоря-

жением временного Приамурского правительства от 10 мая 1922 г. отдал приказ о взыскании каботажного сбора со всех иностранных судов, посещавших камчатские берега с торговыми целями. Сумма сбора определялась в размере 4 руб. с регистровой тонны. Взыскивать его поручалось управляющему петропавловской таможенной заставой, которому должна была оказывать содействие местная милиция [31, № 67].

19 мая 1923 г. в Петропавловск зашел японский пароход «Бансей-Мару № 3» с промысловым грузом для акционерного общества «Тайхоку Гио-Гио Кабусики Кайша». Это судно направилось в Усть-Камчатск без навигационного свидетельства. Местные власти не позволили ему разгрузиться, вынудив идти в Петропавловск за получением разрешения от советской губернской администрации [39, № 54].

«Регулировать» камчатское судоходство в 1923 г. пытался также бывший царский консул в Хакодате Е. Лебедев, выдававший документы от имени России, советской властью не признававшиеся [39, № 71].

С целью привлечение в регион продовольствия и товаров первой необходимости власти устанавливали для судов с подобными грузами упрощенный порядок захода. Только за два дня, 10 и 11 марта 1920 г., областной военно-революционный комитет рассмотрел заявления купца Машихина и американца М. Готшалка о разрешении им доставить из США на Камчатку товар на нескольких шхунах. При этом он гарантировал их сохранность и заявил о том, что «привоз иностранных товаров желателен в г. Петропавловск» [30, л. 30 об., 34].

4 июня 1920 г. комитет дал разрешение жившему в Петропавловске японцу Сакагучи Сиотару посетить на шхуне «Камчатка» селения Наяхан, Гижига, Большерецк, Ича, Тигиль и другие для доставки туда по заказу населения продуктов, рыболовных принадлежностей, соли и некоторых крайне необходимых предметов [30, л. 70].

3. ПОПЫТКИ ОРГАНИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО КАБОТАЖНОГО СУДОХОДСТВА

Поздней осенью 1922 г. в Петропавловске установилась советская власть, вскоре распространившаяся на весь Охотско-Камчатский край. Шестилетняя чехарда, вызванная сменой местного руководства, завершилась. Это позволило начать целенаправленную работу по организации местного каботажа. К середине 1920-х гг. камчатский водный транспорт состоял из незначительного количества небольших моторных речных и мореходных катеров. В 1923 г. на основных реках Чукотки и Камчатки работали два моторных катера – «Коммунист» и «НЭП». Первым, ходившим по р. Камчатке, распоряжался усть-камчатский райревком. Второй принадлежал ана-

дырскому уездному ревкому и выполнял рейсы протяженностью 700 верст по р. Анадырь, обслуживая ее долину [43, л. 3].

В 1924 г. Карагинский рыбопромысловый район получил катер «Голец». Он поступил в ведение промыслового надзора. По размеру, конструкции и мощности двигателя катер вполне удовлетворял его потребностям [44, л 33].

Естественно, что столь малое количество судов, к тому же неприспособленных для работы в открытом море, не могло удовлетворить потребностей Камчатки. Усилия губревкома в первую очередь были направлены на то, чтобы вернуть на полуостров бывшую губернаторскую яхту «Адмирал Завойко». 22 марта 1923 г. уполномоченный губревкома И. Е. Ларин в докладе о состоянии губернии среди первоочередных мероприятий, которые необходимо было «провести в жизнь», называл «предоставление в распоряжение губревкома парохода “Адмирал Завойко” или другого соответствующего судна, способного обслужить нужды губревкома и окупить само себя» [45, л. 29]. Увы, такового пока не нашлось, а «Адмирал Завойко», ставший отныне «Красным вымпелом», вошел в состав владивостокского отряда боевых кораблей – первого соединения морских сил Дальнего Востока советского периода.

В конце 1923 г. о необходимости приобретения специальных охранных судов, которые можно было бы использовать и для совершения рейсов по пунктам побережий, высказывался управляющий петропавловской таможней А. И. Зимин. В докладе начальнику дальневосточного таможенного округа он писал: «Учитывая экономическое положение государства, о крупном теперь расходе мыслить трудно, но принимая во внимание, что без охранных судов работа таможенного надзора сведется на нет, все же необходимо понести расходы на приобретение хотя бы моторных дизелевых шхун. Требования, которым должны удовлетворять шхуны, следующие: 1) корпус деревянный, особенно крепкой конструкции с нефтяным мотором и парусной оснасткой, 2) ход шхуны должен быть не менее 12–11 узлов, 3) обязательно хотя бы одной пушкой вооруженные, с радиостанцией, 4) осадка 6–8 футов, дедвейт 200–300 т…

Дедвейт 200–300 т взят из следующих соображений: за неналаженностью каботажа по берегам Камчатки, таможенные суда могут развозить из главных пунктов Камчатки необходимые продукты питания, почту и лиц администрации. Кроме того, таможенный надзор на таких судах необходимо объединить с работой сотрудников рыбохоты» [46, л. 252].

По мнению Зимина, приобретать следовало деревянные шхуны: их корпуса в случае получения пробоин легко могли быть отремонтированы. Стоимость судов оценивалась в 50–70 тыс. руб. Они должны были иметь радиостанции и экипажи численностью 12 чел. Осадка шхун, равная 6–8 футам (1,83–2,44 м), могла свободно позволить им заходить в

устья рек в случае шторма. «Для плавания же в районах Охотск – Гижига желательно иметь судно более солидное и железное, это вызывается тем, что часто сильные штормы в Охотском море не дают возможность укрыться в бухты, коих там очень мало, и судну приходится выдерживать шторм».

Проект Зимина не был реализован из-за отсутствия средств.

В 1923 г. во Владивостоке между Дальвнешторгом и обществом «Гудзон-Бей» было заключено соглашение о совместной эксплуатации пушных богатств Камчатки. Оно стало основой для проекта двенадцатилетнего договора, которым предусматривалось, что общество ежегодно, начиная с 1924 г., для обслуживания своих торговых операций должно было содержать не менее двух судов. Одно из них предполагалось выставить для обслуживания восточного побережья Камчатки, Анадырского и Чукотского уездов, второе – на западный берег полуострова, а также в Гижигинский и Охотский уезды. Кроме того, общество обязывалось иметь два речных парохода для обеспечения населения долин рек Камчатка и Анадырь. Ставки фрахта за провоз грузов и пассажиров на них должны были согласовываться с губернской властью [43, л. 38].

Доверенное лицо фирмы Гудзон-Бей А. К. Гогендейк в плане действий в связи с выполнением названного договора сообщал, что им «будет исходатайствовано перед правлением общества разрешение на приобретение речного колесного грузопассажирского парохода, необходимого для оживления долины, а также с целью удешевления стоимости доставки товаров от устья р. Камчатки вверх по реке, а также приобретение посыльного быстроходного судна около 400 т, для обслуживания во время навигации всех портов Камчатской губернии, плавающего под русским флагом» [43, л. 42].

Этим планам также не суждено было сбыться: в 1924 г. договор с Гудзон-Беем был расторгнут, а снабжение Камчатки товарами и продуктами перешло в руки отечественных организаций.

Летом 1924 г. в петропавловском порту насчитывалось 65 мелких плавединиц, принадлежавших исключительно частным владельцам. Из относительно крупных судов были одна парусно-моторная шхуна грузоподъемностью 20 т, стоявшая на приколе, две японских парусно-моторных шхуны, задержанных за браконьерство и подлежащих конфискации по суду, а также одна парусная шхуна, поднятая на берег. При этом сам порт собственных плавсредств не имел [46, л. 156].

8 августа 1924 г. в губревкоме состоялось совещание «по портовым делам». Оно выслушало доклад представителя владивостокского торгового порта штурмана А. А. Данилевича. По мнению докладчика, губревкому следовало «возбудить» перед Дальревкомом ходатайство «об организации местного охотско-камчатского с центральной базой в Пет-

ропавловске каботажного судомореходства». Данилевич полагал, что для оживления экономической жизни в области необходимо сосредоточить в ее наиболее удобном и центральном пункте управление местной промышленностью и «организовать путем учреждения камчатского госсудоводства постоянное местное каботажное, линейное, рейсовое по расписаниям судоходное сообщение всех приморских, как постоянных, так и сезонных промысловых пунктов края с избранным местным центральным базопунктом».

Для этого следовало установить не менее трех местных каботажных линий, связывающих аяно-охотское, гижигинско-камчатское и камчатско-анадырское побережья с главной базой. На них следовало выставить не менее шести парусно-моторных шхун грузоподъемностью 200–400 т [46, л. 132–133]. Этот «особо выработанный тип» судов, как показала практика, оказался наиболее подходящим для камчатских условий.

Предложение Данилевича также не было осуществлено по причинам экономического характера, но многие высказанные в нем положения впоследствии использовались при разработке более поздних планов устройства камчатского каботажа.

Отдаленным прообразом будущего камчатского судоходного предприятия стал отдел коммунального хозяйства губревкома (губкомхоз). В начале 1924 г. в его составе имелись общий и торговый подотделы. Последнему поручалось снабжение жителей губернии товарами и продуктами. В связи с этим губкомхозу следовало располагать судами, развозившими их по глубинным пунктам, и мастерскими для ремонта судов. И то, и другое появилось у него во второй половине 1924 г. Об этом свидетельствуют приказы о принятии на работу людей с квалификациями, пригодными для службы на плавсредствах и для их технического обслуживания.

10 июня 1924 г. на должность рулевого в общий подотдел поступил Т. Трухин. 21 ноября 1924 г. его перевели в торговый подотдел в качестве «рулевого шхуны “Рассвет” с оплатой труда по 10 разряду тарифной сетки (95 руб. 54 коп.)». 2 октября 1924 г. заведующий губкомхозом В. Д. Богомолов своим приказом назначил «на временную, сверхштатную должность парусника на шхуне “Рассвет” сроком на один месяц, считая с 1 октября по 1 ноября 1924 г., с оплатой труда по соглашению 110 руб. за проработанный месяц» Р. Рогожина. 20 марта 1924 г. в торговый подотдел был принят Берсенев, которого 1 октября направили в мастерскую слесарем [47, л. 236, 239, 249].

На первый квартал 1924–1925 бюджетного года (с 1 октября по 31 декабря 1924 г.) губревком утвердил следующий состав лиц, связанных с эксплуатацией и ремонтом плавсредств:

– на хозрасчетной основе в механических мастерских – механика-моториста К. Каныгина и слесаря-токаря Берсенева;

– за счет средств на содержание шхуны – рулевого Трухина.

2 января 1925 г., ввиду ликвидации в губкомхозе торгового подотдела, вызванной образованием Охотско-Камчатского акционерного рыбопромышленного общества (ОКАРО) и передачи ему снабженческой деятельности в крае, а также всех товаров, принадлежавших комхозу, Трухин вновь переводился в общий подотдел. В связи с окончанием навигационного периода он назначался «караульщиком плавучих средств», а также временно откомандировывался в мастерскую. С 1января 1925 г. в штатах мастерской имелись должности механика-моториста и слесаря-механика [47, л. 254, 283].

После упразднения торгового подотдела руководить мастерскими и плавсредствами стал общий подотдел. Как видно, специального подразделения, эксплуатировавшего суда, на протяжении 1924 г. и в начале 1925 г. губкомхоз не имел.

18 апреля 1925 г. на базе губкомхоза был учрежден губернский отдел местного хозяйства (губместхоз). Его штаты включали должность заведующего плавсредствами с месячным окладом 133 руб. 62 коп. Ему подчинялись моторист, он же заведующий механической мастерской, с жалованием в 119 руб. 68 коп., и рулевой, получавший ежемесячно 95 руб. 54 коп. [48, л. 1, 2 об.].

4 мая 1923 г. губревком получил 27.500 руб. для покупки плавсредств. 3 октября 1925 г. он извещал Хабаровск о том, что на приобретение и ремонт шхун «Рассвет» с мотором мощностью 50 л.с. и конфискованной японской «Миодо-Мару» им израсходовано 14.386 руб. Оставшиеся 13.114 руб. предполагалось «обратить на первоначальную эксплуатацию шхун» [49, л. 8].

Суда достались местхозу. В его распоряжении, кроме названных шхун, имелся ветхий «Дагестан», деревянные катера «Старый большевик», «Юный пионер», «Нерпа» и «Ара» [48, л. 6 об.]. Осенью 1925 г. местхоз начал ремонт шхуны «Миодо-Мару», которую он намеревался отправить на побережье.

Все губернские плавсредства в 1925 г. делились на обслуживающие нужды самого местхоза и предполагаемые к работе на побережье. Впрочем, из них действовали только один катер и один кунгас, которые обычно использовались на доставке в город дров, сена и прочих мелких партий груза. Задания судам давала материальная часть местхоза. Содержание на них постоянного штата с 1 октября 1924 г. по 1 сентября 1925 г. обошлось казне в 2628 руб., и вместе с затратами на ремонт и материалы достигло 3125,7 руб. За это время катер проработал 50 дней, то есть один его рабочий день, включая стоянки, стоил 62,5 руб. «Эту стоимость

катера, безусловно, ни одна из поездок оправдать не может», – констатировала проверявшая местхоз Рабоче-крестьянская инспекция (РКИ).

С целью снижения эксплуатационных расходов РКИ предлагала с 1 ноября 1925 г. сократить штат катера. Полностью укомплектовать его следовало к 1 апреля 1926 г. при условии, что экипаж сможет провести мелкий ремонт судна к следующей навигации. В противном случае ремонт предлагалось выполнить сдельно, а команду набрать в самом начале навигации. Кроме этого, существование мастерской с двумя работниками, предназначенной исключительно для ремонта ограниченного количества плавсредств, признавалось нерациональным. «На расширение же деятельности этой мастерской по обслуживанию населения перспектив нет». И наконец, РКИ рекомендовала сократить должность заведующего плавсредствами, а их передать технической части [48, л. 8–9].

Полагая, что надобность в остальных судах с наступлением зимы так же минует, губревком предлагал местхозу подготовить их к зимовке, уволив затем все экипажи. «Миодо-Мару» и «Рассвет» нуждались в небольшом ремонте и замене такелажа, для чего разрешалось потратить 500 руб. из ссуды, отпущенной Дальревкомом на покупку новой шхуны. Ремонт предполагалось выполнить в Петропавловске. «Дагестан» планировалось превратить в баржу. На катере «Старый большевик» требовалось установить мотор. Все остальные плавсредства местхозу разрешалось продать [50, л. 51].

В начале декабря 1925 г. РКИ подготовила «Доклад о ближайших мероприятиях по улучшению деятельности рыбопромышленности Камчатки». Значительное место в этом объемном документе уделялось вопросам совершенствования транспортного обслуживания края.

Главным портом, снабжавшим его всем необходимым, был Владивосток. Отсюда на полуостров направлялись большие пароходы, заходившие в некоторые пункты побережья всего лишь один раз в год. Из-за отсутствия на местах плавсредств их разгрузка занимала много времени не только собственно на грузовые работы, но и на пробеги в эти пункты.

Незначительные масштабы отечественных рыбных промыслов на Камчатке в первой половине 1920-х гг. не позволяли полностью использовать грузоподъемность ходивших по побережью судов Добровольного флота (с 1925 г. – Совторгфлота), чем резко снижали их экономические показатели. По сообщению агента Совторгфлота в Петропавловске Андржеевского, «несколько пароходов, совершив в нынешний 1925 г. большие переходы порожняком из Владивостока в отдельные местности Камчатки осенью, собрали чрезвычайно небольшое количество грузов и вышли обратно также почти порожняком, если не считать пассажиров».

Исходя из этого, РКИ пришла к выводу, что существующий способ обслуживания побережья должен быть изменен. Аналогичное заключение сделал и Госплан СССР, разработавший программу создания на Камчатке собственного водного транспорта, «состоящего из известного числа малых судов – шхун – для обслуживания всех береговых населенных, промысловых и прочих пунктов непосредственно из Петропавловска, где должна быть создана соответствующая база». На этой базе нужно было организовать «соответствующий орган», которому подчинить все каботажные суда.

Реализация этой программы позволяла:

– связать каботажными судами все береговые пункты как между собой, так и с губернским центром;

– наладить охрану берегов от «хищников», доставку почты, лиц администрации.

– устранить заходы крупных пароходов в отдельные небольшие поселения, так как теперь такие рейсы со значительно меньшими затратами могли выполнять шхуны;

– обеспечить централизацию всех заготовленных рыбопродуктов в одном месте (Петропавловске) путем своза их сюда с отдельных промыслов на шхунах.

Последнее предложение могло обеспечить резкое повышение стоимости и конкурентоспособности камчатской рыбопродукции на основном в то время рынке сбыта – японском. Условия, в которых доселе происходила ее реализация в Японии, Андржеевский характеризовал так: «Период начала камчатских штормов делает то, что в первой половине сентября в Японии творится нечто невообразимое: в течение двух или трех недель сюда свозится чуть ли не вся камчатская добыча, как с японских, так и с русских промыслов. Она резко падает в цене, чтобы потом, когда мелкие… промышленники продадут свои уловы, снова подняться».

Существовавшая система реализации продукции не разрешала отечественным частникам и государственным предприятиям (ОКАРО, Дальгосрыбтресту) извлекать наибольшую прибыль и ставила их в зависимость от японского капитала. Накопление же рыбной продукции в определенном месте позволяло направлять ее отдельными партиями в удобное время для сбыта время. В перспективе влияние японского рынка на камчатскую рыбную промышленность можно было уменьшить еще одним способом. С учетом того что США являлись крупным потребителем мороженой рыбы, в Петропавловске следовало создать холодильник, с которого вывозить продукцию на экспорт при помощи шхун, оборудованных рефрижераторными установками [51, л. 20–23].

3 октября 1925 г. губревком рассматривал проект расписания срочных рейсов Совторгфлота по северным линиям на навигацию 1926 г., разработанный комиссией под председательством И. Я. Ломбака. Она вновь отмечала, что «прямое обслуживание берегов Камчатки из Владивостока не достигает цели, считаем необходимым переход на каботажное обслуживание» [49, л. 9].

Однако, несмотря на приобретение нескольких шхун, каботажное плавание на Камчатке в 1925 г. организовать не удалось. В декабре 1925 г. губернские власти вновь констатировали, что «собственным транспортом Камчатка не располагает».

31 декабря 1925 г. в губревком с ходатайством о необходимости приобретения своего тоннажа для камчатского каботажа обращался уполномоченный Дальгосторга. Его просьбу решили поддержать [50, л. 107]. 24 апреля 1926 г. в Хабаровске президиум Далькрайисполкома рассматривал вопрос о предоставлении Дальгосторгу прав на приобретение двух парусно-моторных шхун, предназначенных для обслуживания его факторий на охотско-камчатском побережье. В результате обсуждения условились, что Дальгосторг и краевой совнархоз выяснят, возможна ли постройка подобных судов на владивостокском Дальзаводе. В случае таковой им предлагалось заключить соответствующий договор [40, № 62]. Обнаружить этот договор не удалось.

Новое судно на Камчатке появилось в 1926 г., когда во Владивостоке была приобретена шхуна «Камчадал». Ее передали губместхозу. Это судно, годное для длительных морских переходов, имело грузоподъемность 114 т.

Перед началом навигации, 15 апреля 1926 г., председатель окрревкома М. П. Вольский информировал хабаровский Далькрайплан о наличии на Камчатке собственных судов: «Имеются в петропавловском порту две моторно-парусных шхуны: “Рассвет” грузоподъемностью 65 т, требует ремонта мотора, замены мачты; “Камчадал” в 100 т при моторе 50 сил, годная к плаванию. Предположено продать, в случае невозможности безубыточной продажи – шхуну “Камчадал” эксплуатировать. Предположен рейс Петропавловск – Владивосток. Окончательный порядок эксплуатации определится в мае» [52, л. 57].

3 июля 1926 г. окрревком о состоянии местных плавсредств запрашивал заместитель председателя Далькрайисполкома М. И. Целищев: «Телеграфируйте техническое состояние шхун “Дагестан”, “Рассвет”, “Камчадал”, их конструкцию. Ликвидацию в случае пригодности их к работе приостановите до особых распоряжений Крайисполкома» [53, л. 4].

19 июля Камчатка отвечала Хабаровску: «Дагестан” – корпус хорош, требует нового рангоута, также всей оснастки, установки мотора. Грузоподъемность около 50 т, осадка груженого – 6 футов. “Рассвет” – кор-

пус и рангоут старые, однако еще может работать вблизи бухт или на реках Камчатка, Анадырь. Оснастка имеется, мотор отослан во Владивосток на ремонт. Грузоподъемность около 60 т, осадка груженого – 7 футов. "Камчадал" – корпус хорош, имеет оснастку, мотор установлен, нуждается в регулировке, возможно, – в ремонте во Владивостоке. В ближайшее время направляется под парусами во Владивосток с хозяйственными грузами, одновременно для ремонта мотора. Составление смет, приведение "Дагестана" и "Рассвета" в годное к плаванию состояние, также расчет эксплуатации требует приглашения на службу специалиста – капитана шхуны "Камчадал" – по возвращении из Владивостока подлежащего, по мотивам отсутствия кредитов, увольнению» [53, л. 6].

Кроме перечисленных выше судов, в Петропавловске находились арестованные японские шхуны, которые медленно старели, не принося никакой пользы. 7 июля 1926 г. заведующий местхозом Дудко докладывал окрревкому о состоянии шхуны «Сумиоси-Мару», несколько лет стоявшей в порту без использования. Ее содержание по июль 1926 г. обошлось в 209 руб. 58 коп. Длительная стоянка судна привела его в негодность, в результате чего создалась угроза затопления [53, л. 36].

Летом 1926 г. «Камчадал» простаивал в Петропавловске. 28 июля газета «Полярная звезда» писала: «Или вот стоит у нас зря шхуна местхоза, а знающие люди заявляют, что можно ее с пользой сгонять во Владивосток и обратно. В чем дело? А дело оказывается в том, что никак не могут уже в течение долгого времени договориться с райкомводом о нужном для администрации (командованию шхуны – *С. Г.*) личном составе команды. А шхуна стоит себе, да стоит, ни работы ни пользы не зная…» [21, № 61]. Суть проблемы заключалась в следующем.

15 июля 1926 г. окрревком рассмотрел представление местхоза о посылке «Камчадала» во Владивосток для ремонта и оформления документов. Выход был разрешен [54, л. 206]. На судно капитаном пригласили бывшего агента Совторгфлота В. М. Андржеевского. До него шхуной командовал штурман малого плавания Вихман. Он самостоятельно плавал по камчатскому побережью, но рейсы до Владивостока ему не доверяли. Вихман остался на «Камчадале» помощником капитана.

Для укомплектования экипажа шхуны губместхоз 20 июля 1926 г. начал переговоры с профсоюзом водников (портководом) о приеме на судно матросов, удовлетворяющих требованиям, выставленным капитаном и его помощником. Для выхода в море под парусами требовалось минимум четверо опытных матросов. Андржеевский и Вихман настаивали на приглашении конкретных людей: Кибача, Шубабко, Нен Ги и Кан Понг Не. Два последних, корейцы, особо отмечались как хорошие парусники.

На следующий день порткомвод сообщил о том, что, по его мнению, комплектовать экипаж следует «исключительно гражданами СССР, со-

стоящими членами союза водников». Он направил на судно двух матросов 1-го класса, а также не возражал против приема одного корейца, подданного СССР, одобрял кандидатуру Кибача и предоставлял губместхозу «право взять моториста по Вашему усмотрению».

Выделенные порткомводом матросы не устраивали администрацию шхуны как не имевшие опыта плавания на парусниках, а порткомвод был против части кандидатур, выбранных капитаном, из-за того, что некоторые из них не состояли в профсоюзах вообще, а остальные не входили в союз водников. Так между губместхозом и порткомводом разгорелся конфликт, который мог сорвать выход судна в море и продлить его простой.

Капитан петропавловского приписного портпункта Пестов почему-то полагал, что «Камчадал» является коммерческим предприятием и «не имеет государственных заданий, почему требование порта и порткомвода не может иметь послаблений». Местхоз же считал Пестова, недавно назначенного на должность и прибывшего из Владивостока, плохо осведомленным в местных делах, и вполне справедливо полагал недостаточно осознанным подход «новых лиц на Камчатке к необходимости развития каботажа в политической и экономической жизни Камчатки».

22 июля 1926 г. Андржеевский доложил Дудко о том, что он категорически не согласен с кандидатурами, намечаемыми для укомплектования шхуны: «… уведомляю Вас, что для шхуны “Камчадал” нужны не матросы 1-го класса, как это полагает порткомвод, а матросы, пригодные для службы на парусном судне. Принять в число матросов двух выдвигаемых порткомводом “матросов первого класса” Камышана и Самсыгина я не могу, так как они оба не знают матросской службы на парусных судах. Входить к Вам с ходатайством об увеличении штата экипажа до 12–13 человек, при которых непригодность двух человек не была бы ощутительной, я также не могу, так как нахожу это бесцельным и ничем не оправдываемым излишним расходом средств.

Не видя возможности при этих условиях выполнить плановое задание рейса, а также принимая во внимание, что я являюсь ответственным за жизнь экипажа, который по долгу службы должен в случае несчастья даже спасать ранее себя, – прошу Вас считать меня свободным от обещания вступить в командование вышеозначенным судном для рейса во Владивосток» [53, л. 33].

23 июля 1926 г. Дудко сообщил окрпрофбюро об отказе Андржеевского от должности капитана «Камчадала» в случае невыполнения его требований. Замену ему найти было невозможно, в результате чего намеченная программа эксплуатации судна ломалась в корне. «Благодаря тому, что в Петропавловске имеется всего один капитан дальнего плавания, много плававший на парусных судах, который берет на себя

ответственность за сохранность судна и экипажа только лишь при условии предоставления ему права выбора специалистов-парусников, в данное время местхоз не может осуществить плавание и вынужден законсервировать шхуну, неся непроизводительные расходы по ее стоянке в Петропавловске».

Ввиду приближающегося конца навигации местхоз в очередной раз просил порткомвод не тормозить «развитие каботажа на Камчатке и дать право Андржеевскому подбора специалистов-парусников, так как мотор на шхуне неисправен и выход шхуны возможен только на парусах. Андржеевский согласен принять предлагаемого порткомводом только одного Самсыгина» [53, л. 32].

Наконец, губместхоз обратился в окрревком с сообщением о том, что ввиду отсутствия в Петропавловске опытных моряков, способных заменить отказывающихся выходить в море Андржеевского и Вихмана, он приступает к разоружению «Камчадала» и постановке его на хранение. Окрревком вмешался в ход событий и дал распоряжение профсоюзам «о непрепятствовании администрации шхуны подобрать штат матросов по своему усмотрению, исходя из местных условий ограниченности парусников-матросов и важности скорейшего восстановления дела местного каботажа». Профсоюзы оперативно отреагировали известием о том, что «с нашей стороны никаких препятствий к набору штата на шхуну “Камчадал” не будет» [53, л. 1–3].

14 августа Андржеевский получил инструкцию губместхоза, предписывавшую ему идти во Владивосток без захода в заграничные порты. Во Владивостоке на шхуну нужно было установить двигатель «Скандио», ремонтировавшийся на Дальзаводе. Стоявший на «Камчадале» мотор «Болиндер» следовало снять и сдать в ремонт, «исходя из экономии средств, но с гарантией полного исправления мотора». При условии, что ремонт судна не сможет закончиться до наступления осенних штормов, когда его обратный рейс в Петропавловск становился опасным, оно должно было остаться на зимовку во Владивостоке.

Для обеспечения пресловутой «экономии средств» на время зимовки следовало уволить или «согласовать вопрос о зимовке команды во Владивостоке, оплачивая ей владивостокский минимум с таким расчетом, чтобы зимовка… обошлась не свыше 800 руб. до дня отплытия на Камчатку». Перед уходом в Петропавловск шхуна должна была принять груз угля, который следовало закупить по цене не выше 28 руб. за тонну [55, л. 23].

15 августа «Камчадал» отправился во Владивосток, куда прибыл 10 сентября. В середине октября ремонт закончился, шхуна была «приведена в полную пригодность и ожидает во владивостокском порту распоряжений местхоза о выходе».

19 октября 1926 г. в адрес окрревкома пришла телеграмма от Далькрайисполкома и управления портовых изысканий Тихого океана с просьбой о передаче названному управлению «Камчадала». Управление предполагало использовать ее на камчатском побережье. Местные власти решили, «принимая во внимание недостаточность обслуживания судами Совторгфлота административных и хозяйственных нужд окрревкома и вообще побережья Камчатки, считать необходимым оставление шхуны "Камчадал" в распоряжении окрревкома». Местхозу предлагалось срочно разработать план использования судна на оставшееся время в 1926 г., составить смету расходов и сдать его в аренду во Владивостоке, где оно могло работать до весны 1927 г. Управлению портовых изысканий взамен «Камчадала» предлагалась шхуна «Сумиосио-Мару» [56, л. 79].

25 ноября 1926 г. окрревком изыскивал средства на содержание «Камчадала». Его председатель В. Ф. Богатырев указал, что в местном бюджете прямых источников для этого нет, поэтому все расходы должен нести губместхоз. Ему и окрплану следовало продумать программу эксплуатации шхуны на ближайшее время и представить ее окрревкому на утверждение [56, л. 103].

Губместхоз, получивший к тому времени название «Коммунальный трест "Камчатское хозяйство" (Камчхоз)», предполагал использовать «Камчадал» в 1926–1927 гг. следующим образом. Его зимовка с 15 ноября по 15 марта намечалась во Владивостоке с сокращенным экипажем из трех человек: капитана с месячным окладом в 150 руб., матроса (60,8 руб.) и моториста (108,3 руб.). К весне численность команды доводилась до десяти человек: капитана, зарплата которого увеличивалась до 250 руб. в месяц, помощника (200 руб.), боцмана (91,2 руб.), моториста (108,3 руб.), помощника моториста (104,5 руб.), трех матросов (по 76,0 руб.), ученика (30 руб.) и кока (68,4 руб.). Команде выплачивались еще 151,24 руб. «за дополнительную нагрузку» и по 25 руб. на человека в месяц «столовых».

Норма расхода топлива на ходу составляла: «нефти черной» – десять пудов в сутки, керосина – восемь. Для запуска главного двигателя отпускались 50 бутылок спирта «для разжигания примусов», гревших калоризаторы машины. Общая стоимость топлива определялась в 6088 руб. На смазку, суточный расход которой достигал 20 фунтов, предполагалось израсходовать еще 400 руб., ремонт стоил 1000 руб. в год [57, л. 80–86].

Всего на 1927 г. «Камчадалу» требовалось около 30 тыс. руб., найти которые не удалось. Окрревком в целях покрытия расходов, связанных с содержанием шхуны, разрешил сдать ее в аренду на сезон управлению портовых изысканий и таким способом заработать на содержание судна в будущем [58, л. 3]. Доходы Камчхоза от эксплуатации «Камчадала» за

восемь месяцев навигации 1927 г. должны были составить 30.400 руб. (его месячный фрахт обходился в 3800 руб.), при этом ходовое время принималось равным ста суткам.

«Камчадал» находился в распоряжении треста до конца 1927 г. Его новый управляющий Ионов 21 ноября 1927 г. сообщал на заседании петропавловского горсовета о планах треста по реализации его имущества. Вскоре «Камчадал» был продан за 28 тыс. руб. [59, с. 200]. Так сложилась судьба судна, с которым связывались надежды на возрождение местного мореплавания. Очередной проект камчатского каботажа потерпел неудачу.

Коммунальное хозяйство Камчатского округа в течение 1927 и 1928 гг. состояло из городского отдела благоустройства и треста «Камчхоз». В 1928 г. трест был упразднен, а его имущество влилось в комхоз [60, л. 4]. В 1929 г. плавсредства, как самостоятельное подразделение комхоза, были ликвидированы, став подсобными хозяйством дровозаготовок [61, л. 7 об.].

Как видно из вышесказанного, большинство специалистов, предлагавших в 1920-х гг. проекты устройства камчатских судоходных предприятий, останавливали свой выбор на вполне определенном типе судов, наиболее подходивших, по их мнению, для совершения сезонных рейсов по камчатскому побережью. Им являлись деревянные парусно-моторные шхуны среднего водоизмещения, способные заходить в реки. Появление судов подобного типа, достаточно крупных и пригодных не только к обслуживанию нужд побережья, но и для поддержания связи полуострова с материком через Владивосток, связано с началом деятельности Акционерного Камчатского общества (АКО).

4. КАБОТАЖНОЕ ПЛАВАНИЕ И ГОСУДАРСТВЕННАЯ РЫБОПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Задачей АКО являлось комплексное развитие экономики полуострова. Одним из направлений деятельности общества стало развитие местного судоходства. 22 сентября 1927 г. окрревком, отмечая «крайнюю недостаточность связи западного побережья Камчатки с окрцентром – Петропавловском», в который раз решил настаивать перед краевыми властями о том, чтобы в следующей навигации пароходы Совторгфлота (СТФ), выходящие из Владивостока, имели заходы в Петропавловск на прямом и обратном пути. Кроме этого, он рекомендовал продолжить июньский рейс до Гижиги, а также «имея ввиду предположенное создание в Петропавловске базы снабжения и, учитывая повторяющееся недоснабжение рыбалок солью и рыболовным инвентарем, тяжело отражающееся на экономике населения, – считать настоятельно необходи-

мым усиление каботажного сообщения между западным берегом и Петропавловском» [62, л. 5].

Окрревком согласился с предложенной АКО новой схемой доставки грузов путем создания «завозных баз с дальнейшим обслуживанием мелких пунктов судами мелкого тоннажа». В соответствии с ней следовало постепенно перейти к обслуживанию крупнотоннажными судами так называемых «базисных пунктов» с «завозными» складами, а доставку товаров из складов по многочисленным мелким пунктам возложить на шхуны, покупка которых наконец стала решенным делом.

Для более тщательного изучения порядка и времени перехода к обслуживанию Камчатки «через посредство баз мелким тоннажем (шхунами)» окрревком создал комиссию в составе агента СТФ в Петропавловске Бендрикова, представителя Дальгосторга Бабенко, члена правления АКО Шеина и капитана портпункта Пестова. Возглавил эту комиссию председатель окрревкома Богатырев [63, л. 7].

Практическая деятельность АКО началась весной 1928 г. В этом году оно закупило в США два деревянных парусно-моторных судна – теплоход «Охотск» и шхуну «Чукотка». Их прибытие в Петропавловск ознаменовало рождение каботажного флота Камчатки. 1 октября 1928 г. правление АКО подвело итоги работы своего транспортного отдела за первую навигацию. В его докладе, в частности, говорилось: «АКО надо иметь в своем оперативном ведении такой тоннаж, который мог бы обеспечить перевозки на основном участке работы… Предположено своих судов семь штук и суда каботажного обслуживания от десяти до двенадцати штук» [64, л. 194].

По мнению председателя правления АКО С. П. Нацаренуса, в случае, если удастся обеспечить Камчатку нефтепродуктами, то «надо для внутреннего каботажа иметь теплоходы (парусно-моторные шхуны – *С. Г.*), как более удобные для [доставки] снабженческих грузов… Тогда можно говорить о небольшом каботаже на нефти. Я ставлю вопрос [о том], что нам нужно заводить мелкие каботажные суда, тогда мы лучше будем иметь возможность обслужить все пункты Камчатки» [64, л. 204].

«Охотск» и «Чукотка» прослужили недолго. Они оба погибли: первое в 1930 г., второе – через год. В результате местный каботажный флот оказался практически ликвидированным, за исключением небольших мореходных катеров, не способных перевозить достаточное количество людей и грузов.

8 декабря 1931 г. директор-распорядитель АКО Б. И. Гольдберг обращался к руководству наркомата продовольствия и снабжения (НКПС) СССР с просьбой выделить Камчатке «не менее, чем четыре парохода для малого каботажа, приписав их к петропавловскому порту» [65, л. 88].

Общество вело целенаправленную работу по организации каботажного плавания. Подготовленный им в 1932 г. проект постановления президиума ВЦИК «О деятельности АКО» вновь содержал предложения по выделению Камчатке ледокола и каботажных судов. В нем, в частности, говорилось: «в развертывании хозяйственной работы все острее сказывается недостаточность мер по улучшению морского транспорта (отсутствие оборудованных портов и судов каботажного плавания)… плохо оборудованы операции по разгрузке и перегрузке морских судов. Наличие одного ледокола в Авачинской губе уничтожило бы зимние перерывы в морской навигации… Предложить Наркомводу установить с 1933 г. круглогодовые рейсы на Камчатку (из Владивостока и Одессы), для чего предоставить АКО достаточно мощное ледокольное судно для Авачинской губы и не менее шести единиц судов каботажного плавания» [65, л. 140–142].

Возрождение флота для прибрежного плавания датируется серединой 1934 г., когда была создана специальная группа малотоннажных судов, состоявшая из построенного в 1906 г. парохода «Колыма» и пяти паровых траулеров – «Восток», «Буревестник», «Палтус», «Дальневосточник» и «Блюхер» – полученных на Дальнем Востоке в 1929–1930 гг. [66, л. 5]. Организация каботажной группы позволила АКО не только оперативно доставлять малые партии грузов из Петропавловска в рыбокомбинаты, но и дало возможность перераспределять запасы тары и материалов между отдельными предприятиями.

Суммарная грузоподъемность этих судов составляла всего 2260 т, то есть не превышала грузоподъемности одного парохода среднего размера. Этого было явно недостаточно для обеспечения потребности в перевозках по побережью. В «Контрольных цифрах АКО на 1935 г.» прямо указывается на то, что за год «на пароходе “Колыма” и тральщиках мы сможем перевезти только 8.700 т или 11–12% потребности» [67, л. 28]. Это обстоятельство по-прежнему заставляло АКО использовать на линиях малого каботажа крупные морские пароходы, зачастую не загруженные даже наполовину, резко ухудшая показатели их работы.

Еще одной проблемой, стоявшей перед руководством АКО, было налаживание регулярных пассажирских перевозок между областным центром и рыбокомбинатами побережий. Состояние дел в этой сфере весьма образно описывала газета «Камчатская Правда». «Прибрежное население и морские предприятия Камчатки очень страдают от отсутствия правильного сообщения между Петропавловском и обоими берегами Камчатки. Если кому нужно ехать… то он начинает обивать пороги порта с вопросами “кто, куда и когда идет?”. Обивают пороги, мешают сотрудникам и нервируют диспетчера. Наконец проноситься слух, что какой-то пароход куда-то идет, и тогда у ворот порта разбивается цыган-

ский табор из самодеятельных палаток, из одеял, шуб, всякой одежды, вне зависимости от погоды и времени года. Тут и женщины, и дети всех возрастов. Здесь же едят, спят и дерутся, пока долгожданный пароход не заберет их и не увезет. Хорошо, если попадется большой пароход, и счастье тому, кому удастся забраться в твиндек и укрыться там от непогоды. А то и так бывает: подвернулся "Кит" – буксирно-спасательное судно, которое имеет право перевозить только 12 человек пассажиров, – а на него садят их две сотни, и едут они на палубе, уставленной бочками с керосином…» [68, № 271].

Решить названную проблему можно было путем предоставления АКО двух специальных грузопассажирских судов, пригодных «для плавания у берегов Камчатского полуострова». 9 марта 1936 г. заместитель начальника АКО Г. Д. Торопов подал наркому пищевой промышленности СССР А. И. Микояну проект задания на их постройку.

Первое судно с чистой грузоподъемностью 700 т предназначалось для рейсов до Усть-Камчатска. Оно должно было иметь осадку около 3 м, позволяющую ему заходить в устье р. Камчатки и «этим самым избежать простоев в ожидании хороших погод». Конструкция судна и его мореходные качества должны были удовлетворять условиям океанского плавания в любой сезон при движении в битом льду и в пределах его кромки. Скорость хода судна проектировалась в 11 узлов, запас топлива для дизелей должен был позволять ему находиться в море двадцать суток, численность команды определялась в 27 чел., пассажиров – в 12.

Второе судно, предназначенное для этого же района, должно было иметь большие размеры (чистая грузоподъемность – 1000 т, осадка – 4,2 м, количество пассажиров – не менее 20 чел.). На обоих судах предусматривались по два кунгаса вместимостью по 10 т и один катер для их буксировки. Этими средствами они могли проводить самостоятельную рейдовую разгрузку [69, л. 13–14].

Указанные суда не были построены из-за нехватки средств и свободных судостроительных мощностей.

Отсутствие специализированных пассажирских или грузопассажирских судов потребовало приспособления под эти цели одного из пароходов каботажной группы. Им стал траулер «Дальневосточник», использовавшийся в системе АКО не только как пассажирское, но и как административно-разъездное судно.

В сентябре 1935 г. начальник АКО И. А. Адамович обращался к А. И. Микояну с проектом организации в навигацию 1936 г. пассажирской линии от Петропавловска до Тигиля с заходами в Озерную, Большерецк, Микояновск, Митогу, Кихчик, Пымту, Воровское, Крутогорово, Ичу и Хайрюзово. «Нерегулярность рейсов по Камчатке во время навигации отрицательно сказывается в деле руководства комбинатами и в

деле связи комбинатов с центральным аппаратом АКО в Петропавловске, и с областным центром, настойчивым образом требует такого рода пассажирского рейса» [70, л. 117–119].

Трюмы траулера во время ремонта во Владивостоке в 1936 г. были переоборудованы в пассажирские помещения. Тем самым судно, предназначенное для добычи рыбы, стало использоваться не по назначению. К тому же стоимость перевозок на траулерах оказалась наиболее высокой. Так, пароход «Ительмен» грузоподъемностью 5000 т обходился за сутки в 4500 руб., а траулеры, принимавшие всего 200 т груза, – в 2630. Да и эта небольшая грузоподъемность использовалась не всегда. 27 сентября 1935 г. «Дальневосточник» вышел в «срочное» плавание на рыбокомбинаты с пустым трюмом, взяв лишь направляющегося в командировку Г. Д. Торопова и нескольких пассажиров [71, № 233].

5 июня 1936 г. клиенты АКО извещалась о скором открытии первой на Камчатке пассажирской пароходной линии: «Впервые в навигацию текущего года открывается пассажирская линия Петропавловск – Ича и Петропавловск – Олюторка с заходом во все населенные пункты побережий. Обе линии пока будет обслуживать один “Дальневосточник”, переоборудованный во Владивостоке под пассажирское судно. На нем устроено пассажирское помещение на 35 человек. “Дальневосточник” будет совершать рейсы раз в две недели. Таким образом, на каждое побережье ему придется идти раз в месяц» [72, № 128].

В навигацию 1937 г. обслуживание камчатских побережий решили поручить двум судам: «Колыме» и «Дальневосточнику». Первое назначалось на линию Петропавловск – Гижига протяженностью 1300 миль с заходом на пути в 23 пункта. Второе – на маршрут Петропавловск – Олюторка длиной 860 миль с посещением 13 пунктов, в том числе и Командоров. «Колыма» должна была выйти в первый рейс между 15 и 20 июня, во второй – 25 июля, «Дальневосточник» – с 15 июня, а затем пятнадцатого числа каждого месяца [73, № 127].

Указанное решение не было выполнено: оба берега полуострова по-прежнему обслуживал один «Дальневосточник». Его первый срочный грузопассажирский рейс закончился вечером 7 июля. Вторым рейсом в начале августа траулер доставил в Петропавловск с восточного побережья 118 пассажиров. Вечером 9 августа он отправился на западное побережье [73, № 151, 176].

В 1938 г. каботажная группа АКОфлота формально распалась, так как большинство траулеров передали в Морлов АКО, где они приступили к работе как ловцы. В 1940 г. из состава АКОфлота выбыла и «Колыма». Отсутствие малотоннажных судов заставляло руководство АКО постоянно отрывать траулеры от промысловой работы, в результате чего специализированное предприятие – Морлов АКО – систематически не

выполняло установленных планов добычи рыбы. Обеспечить же поддержание регулярного грузопассажирского сообщения они не могли ввиду неприспособленности.

В 1940 г. свой проект устройства камчатского каботажа обнародовал опытнейший капитан АКОфлота Е. Д. Бессмертный. Его предложения родились не на пустом месте. В них прочитываются ранее высказанные идеи Андржеевского, Гольдберга, опыт, накопленный капитанами пароходов АКО, а также предложения талантливого администратора Перфильева. «В интересах дела, в интересах развития экономики Камчатки, считаю необходимым создать товаро-рыбные базы и каботаж из твиндечных судов с чистой грузоподъемностью от 600 до 1500 тонн каждое». Базы предлагалось организовать в двух местах: в Петропавловске и в заливе Корфа. Первая из них должна была обслуживать рыбокомбинаты западного и восточного побережий до Усть-Камчатска, вторая – остальную часть восточного побережья от Усть-Камчатска до Чукотки, включая о. Карагинский.

Наличие каботажного флота и петропавловской базы позволяли бы концентрировать в ней до начала осенних штормов готовую рыбопродукцию и рабочих с комбинатов, а затем спокойно перегружать их в условиях закрытого и оборудованного порта на большие пароходы, следующие до Владивостока. Этим можно было отказаться от осенней посылки судов из Владивостока, особенно на западное побережье, где они зачастую бесцельно сжигали топливо, месяцами штормуя в море.

Вторую базу следовало разместить в б. Сибирь, а нефтебазу – в б. Скобелева. В 1936 г. экспедиция НКПП СССР по портовым изысканиям определила местом расположения возможного порта на северо-востоке Камчатки б. Южно-Глубокую. По мнению Бессмертного, это решение было неверным. Бухта являлась кратером вулканического происхождения с крутыми обрывистыми берегами. Ее большая глубина, сильные восточные ветры, вызывавшие опасную зыбь и прибой, мало подходили для стоянки. Примыкающая гористая территория лишала ее сухопутной связи с остальным полуостровом. Проблемы могли возникнуть и с набором воды для пароходов: использовавшийся для этого ручей, стекавший с гор, зимой перемерзал.

Каботажное плавание должны были выполнять шесть специальных судов: четыре грузоподъемностью по 1500 т, приписанные к петропавловской базе, и два, находившиеся в распоряжении корфской. Грузоподъемность последних оценивалась в 500–800 т и 1000–1200 т. «Могут сказать, что на все это потребуются большие капитальные затраты. Да, потребуются. Но эти затраты окупятся в год–два за счет ликвидации убытков, которые ежегодно терпит госрыбтрест АКО от простоев пароходов, от невывоза продукции, от потери качества. На деньги, идущие на

оплату убытков, уже можно было бы построить не один закрытый порт. Нельзя смотреть на дело освоения Камчатки только с точки зрения сегодняшнего дня, надо на это смотреть с точки зрения будущего» [71, № 27].

Предложения Е. Д. Бессмертного, одного из лучших знатоков условий плавания на камчатском побережье, безусловно, заслуживали самого пристального внимания. Неизвестно, как могли бы дальше развиваться события, связанные со становлением местного каботажа, если бы не начавшаяся в 1941 г. Великая Отечественная война.

О необходимости возрождения прибрежного плавания вновь заговорили уже после войны. В марте 1947 г. руководство морского транспортного флота Главкамчатрыбпрома (ГКРП), пришедшего на смену АКО, обращало внимание областного руководства и министерства рыбной промышленности СССР на эту проблему. Оно полагало, что «в целях удешевления стоимости эксплуатации флота на грузоперевозках по Камчатке вполне назрел вопрос создания мелкотоннажного флота как для местного каботажа, так и для межкомбинатских перевозок. Наличие… судов типа парусно-моторных шхун грузоподъемностью 500 т даст возможность резко увеличить грузопоток на побережье Камчатки, одновременно завезти путинные грузы и вывезти рыбопродукцию, устранит простои крупнотоннажных судов на комбинатах». Груз, доставленный большим пароходом на комбинат, обычно обрабатывался только в одном пункте, к которому со всех баз стягивалось множество плавсредств. Наличие шхун могло дать возможность одновременно подать грузы по всем базам, чем позволило бы увеличить скорость выгрузки в три–четыре раза.

По-прежнему остро стояла проблема перевозки людей. «Пассажиры перевозятся на палубах или в твиндеках грузовых судов, проживают месяцами в ожидании возможности выехать в комбинаты. Необходимо, наряду с разрешением вопроса о мелкотоннажном флоте, дать Камчатке регулярное пассажирское сообщение обоих побережий с Петропавловском за счет постройки четырех специальных пассажирских судов на 250–300 чел. вместимостью каждое» [74, л. 11].

Острая потребность в малотоннажном флоте породила еще один, впрочем, также неосуществленный, проект. Им стала попытка построить суда на сахалинском Пограничном лесокомбинате, входившем в систему АКО. Здесь в 1942 г. были заложены три шхуны водоизмещением 700 т с грузоподъемностью 290 т с корпусами из лиственницы и моторами мощностью 300 л.с. В течение 1943–1944 гг. их строительство шло крайне медленно, в том числе и из-за отсутствия опыта создания таких относительно крупных судов. В июне 1944 г. сроком их готовности называлось 15 июля 1945 г. Однако корпуса шхун с боль-

шим трудом были спущены на воду только в начале июля 1946 г. Караван взял на буксир пароход «Ительмен» [75, № 161].

В середине июля «Ительмен» прибыл в Петропавловск. Шхуны решили достраивать на здешней судоверфи (ПСРВ). Стоимость их корпусов с буксировкой превысила 3 млн. руб. В ожидании достройки на ПСРВ суда простояли до января 1948 г., пока штормом их не сорвало с места и не выбросило на мель. При обследовании шхун, стоявших на мели, выяснилось, что их корпусам необходим ремонт. С большим трудом и затратами около 300 тыс. руб. суда были вновь доставлены на ПСРВ, где к 15 октября 1948 г. их рассчитывали поднять на берег и окончательно закончить к маю 1949 г. Но из-за недостатка конструкторов, отсутствия рабочих чертежей и механизмов достройка шхун оттягивалась и в 1949 г. так и не завершилась. Затраты на подъем составили 800 тыс. руб., проектные работы потребовали 300 тыс., а стоимость механизмов, оборудования и их монтажа – еще около 2 млн. руб. на каждое судно.

В октябре 1948 г. начальник управления флота ГКРП П. Д. Киселев докладывал крайкому ВКП(б) свои соображения по дальнейшей судьбе многострадальных шхун. Он полагал, что в сложившихся условиях их достройка не имела смысла. По нормам Регистра СССР, срок эксплуатации деревянного судна составлял девять лет, в то время как шхуны, еще не будучи рожденными, уже имели шестилетний набор, поврежденный гниением. С учетом темпов работ на ПСРВ, на их достройку могло уйти до двух лет, а значит, – работать судам в море оставался всего лишь один год. Наиболее разумным, по мнению Киселева, было бы корпуса с наименьшими затратами в течение зимы 1948–1949 гг. оборудовать под несамоходные обрабатывающие базы для тресколовных кавасаки, работавших в Авачинском заливе [69, л. 16].

Так безуспешно завершилась попытка построить на Камчатке своими силами крупные каботажные парусно-моторные шхунами. Тем не менее, такие суда на полуострове вскоре появились. В состав флота ГКРП в 1947–1948 гг. вошли семь 300-тонных деревянных шхун, построенных в Финляндии в 1946–1947 гг. в счет поставок по репарациям. Они имели длину 45, ширину 8,9, осадку 4 м и были оборудованы калоризаторными двигателями по 225 л.с., позволявшими развивать ход 7 узлов.

Перегоны с Балтики этих небольших парусников со слабыми машинами, явившиеся почти кругосветными плаваниями, представляют собой одну из славных страниц истории камчатского «судомореходства». Участники этих рейсов не случайно сравнивали себя с моряками русского парусного флота, ходившими на Дальний Восток в XIX вв.

19 октября 1947 г. в Петропавловск прибыл караван из шхун «Коралл», «Кальмар» и парохода «Барнаул». Он отправился из Либавы (совр. Лиепая) в мае, по пути посетил Киль, Плимут, о. Мадера,

Миндао, прошел через Панамский канал, заходил в мексиканский порт Салино-Круз, Лос-Анжелес, Лонг-Бич и Сиэтл. Из последнего порта караван вышел 12 сентября курсом на Петропавловск. На последнем отрезке пути его потрепал жестокий шторм, но переход закончился благополучно. Протяженность маршрута составила 17.000 миль [76, № 244].

В ноябре 1947 г. из Ленинграда на Камчатку вышел еще один отряд в составе шхун «Жемчуг», «Мидия», «Актиния» и «Ульва». В Либаве к ним присоединился флагманский пароход «Умба». Их плавание в Балтийском море сопровождалось большим риском: еще не все его участки были обезврежены от мин, выставленных во время войны. Особенно тяжело парусникам пришлось возле берегов о. Рюген – здесь шторм чуть не выбросил «Жемчуг» на скалы [77, № 188].

В соответствии с имеющимися документами, строительство шхун проводилось совершенно неудовлетворительно, в результате чего все они после прибытия на Камчатку находились в плохом состоянии и требовали капитального ремонта [78, л. 97]. По этой причине в 1948 г. эксплуатировались всего три судна: «Коралл», «Медуза» и «Кальмар». В сентябре 1948 г. управление флота ГКРП подводило итоги их работы. В большинстве рейсов их грузоподъемность полностью не использовалась. Попутно выяснилось, что при перевозке продовольствия их полностью загружать нельзя из-за значительной течи корпуса: имелись сообщения о подмочке грузов.

Грузовые операции оказались затруднены: разгрузка была возможна только при штилевой погоде, так как происходила или вручную, или при помощи лебедок, служивших для подъема парусов и якоря. Их использование для подъема грузов вызывало частые поломки. Много времени при участии всей палубной команды занимала подготовка гика к работе. Погрузка или выгрузка на рейде велась только через один люк, а у борта становился всего лишь один кунгас.

С большими трудностями в августе 1948 г. протекал рейс «Коралла» на западное побережье. Из-за усиливающейся течи команда беспрерывно изнутри конопатила корпус и ставила цементные ящики. Поступающая вода подмочила груз и частично растворила перевозимую соль. Несколько раз выходил из строя главный двигатель, в результате чего шхуна попадала в предаварийное состояние. При ветре более семи баллов она теряла управляемость, ее паруса перепрели, такелаж и рангоут износились и требовали замены.

Итогом работы шхун в первую навигацию стали расходы на их содержание, превысившие полученный фрахт [79, л. 3].

Плохо обстояло дело и с обеспечением парусников моряками. Условия труда на них оказались гораздо тяжелее, чем на крупных судах, а заработная плата – заметно ниже. «По этой причине желающих рабо-

тать на шхунах нет и каждый пытается под каким-нибудь предлогом уйти со шхуны. Много раз ставился вопрос перед министерством, но он до сих пор не решен». Численность экипажей шхун составляла 15 чел. (капитан, два его помощника, радист, боцман, плотник, пять матросов, механик, два моториста и кок). Руководство флота ГКРП полагало, что зарплата для их палубных команд должна быть на 50%, а для машинных команд – на 25% выше, чем на пароходах.

Отрицательный опыт первой навигации был учтен, и в последующие годы шхуны работали более успешно. В дальнейшем еще раз было показано, что наиболее пригодными для каботажных рейсов по побережью (как из Петропавловска, так и между рыбокомбинатами) оказались малотоннажные суда, в число которых входили указанные шхуны. Они оказались достаточно эффективными: переброска малых партий грузов позволяла улучшить использование крупнотоннажных судов.

Увеличение численности флота за счет шхун потребовало строительства двух слипов для подъема их на берег для зимовки (эти слипы использовались и для подъема сейнеров) [78, л. 99].

Поступление шхун продолжалось и в 1950 г.: в феврале из Ленинграда вышли «Комета», «Осьминог», а из других портов Балтийского моря – «Чайка» и «Перламутр». Суда соединились в Северном море. Возглавила отряд «Комета». В мае 1950 г. в Петропавловск прибыли «Янтарь», «Устрица» и «Минтай», отправившиеся в плавание из Либавы 8 февраля [80, № 72, 119].

В 1951 г. ГКРП владел уже тринадцатью шхунами. Они имели требовавшие замены мачты с трещинами, большинство корпусов текли из-за деформации [81, л. 13; 39, л. 94].

В 1952 г. были разработаны мероприятия по использованию шхун на конкретных маршрутах, для чего их закрепили за отдельными рыбокомбинатами. Это позволило облегчить ремонт и ускорить оборачиваемость судов [82, л. 42].

Парусники использовались и как учебные суда. Ими стали баркентины «Штурман» и «Горизонт», отличавшиеся от своих собратьев наличием прямого парусного вооружения. На них проходили практику студенты петропавловского морского рыбопромышленного техникума, позже преобразованного в среднее мореходное училище. «Штурман» пришел 24 апреля 1948 г. Баркентина имела каюты для практикантов, способные вместить 37 чел. Ее первый выход в учебный рейс намечался на лето 1948 г.

Несмотря на то что к началу 1950-х гг. транспортный флот ГКРП насчитывал 33 судна с общей грузоподъемностью 40.600 т, полностью обеспечить потребности полуострова он не мог. Значительная доля

перевозок приходилась на суда Минморфлота СССР (ММФ СССР). Их работа имела ряд недостатков. Предпосылками к созданию собственного камчатского морского пароходства стали потребности:

– в налаживании регулярной связи областного центра с пунктами побережий и организации пассажирского сообщения водным путем при полном отсутствии других видов транспорта;

– в разгрузке транспортного флота ГКРП и специализации его на перевозке путинных грузов и рыбопродукции;

– в сосредоточении управления работой судами ММФ непосредственно в регионе, более тесной увязки работы флота с местными условиями, повышении оперативности управления им.

Для улучшения обслуживания районов Камчатской области морским транспортом проектом пятилетнего плана развития народного хозяйства в послевоенный период (1946–1950 гг.) намечалось создать в Петропавловске камчатское управление государственного морского пароходства. Одной из его задач должна была стать поддержка регулярной связи областного центра с районами путем организации местного каботажного плавания. Для этого ему следовало располагать не менее чем тремя грузопассажирскими судами в 1000–2000 т [83, л. 18].

Принципиальное решение о создании Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства (КЧГМП) с базой в Петропавловске было оформлено постановлением Совета Министров СССР № 421–154с «О мерах по развитию транспорта в Хабаровском крае» от 1 февраля 1949 г. и приказом ММФ СССР № 78с от 12 февраля 1949 г. [84, л. 119; 85, л. 59].

22 марта 1949 г. Главдальфлот, размещавшийся во Владивостоке, издал приказ № 4с «О мерах по организации КЧГМП и выделению порта Совгавань из состава Владивостокского порта». В нем предусматривалось, что КЧГМП начнет действовать с 1 мая 1949 г. Кроме главной базы в Петропавловске, пароходству следовало иметь морагентства в Усть-Камчатске и Микояновске.

Для комплектования КЧГМП начальникам Дальневосточного и Сахалинского морских пароходств предписывалось к 1 мая 1949 г. передать на Камчатку семь пароходов общей грузоподъемностью 16.828 т. В их число входили «Бухара», «Красноармеец», «Красное знамя», «Любовь Шевцова», «Шексна», «Охта» и «Лиза Чайкина». Их следовало отремонтировать, укомплектовать экипажами и перегнать в Петропавловск. Для обеспечения работы порта КЧГМП выделялись три буксира общей мощностью 650 л.с., две баржи грузоподъемностью по 500 т и пять по 40 т каждая. Буксиры и баржи следовали в Петропавловск вместе с передаваемыми судами.

КЧГМП начало действовать 10 июня 1949 г. Оно непосредственно подчинялось Главдальфлоту. Его задачами стали завоз грузов и пассажиров на Камчатку и Чукотку, вывоз с них рыбопродукции и обеспечение грузо- и пассажироперевозок по побережьям. График движения судов 31 мая утвердил начальник Главдальфлота И. Коробцов. В соответствии с ним, из Петропавловска на западную и восточную Камчатку должны были отправиться пароходы «Александр Пушкин», «Шексна», «Лиза Чайкина», «Бухара» и «Якутск» с 17.600 т продуктов, промышленных товароваров и соли.

В целом на 1949 г. судам КЧГМП устанавливался план грузоперевозок в 100.000 т. В четвертом квартале к ним добавился пароход «Хабаровск» [86, л. 11, 28, 71]. В навигацию 1949 г. действовала регулярная линия по перевозке угля из б. Угольной в б. Провидения. На ней работали «Якутск» и «Бухара».

В навигацию 1950 г. пароходство содержало линии:

– грузовые: Петропавловск – западная Камчатка, Петропавловск – восточная Камчатка, где ходили теплоходы «Любовь Шевцова», «Невельск», «Комсомолец» и «Лиза Чайкина»;

– грузопассажирские: Петропавловск – Усть-Камчатск, Петропавловск – Озерная – Большерецк – Кировск (пароход «Хабаровск»);

– скоростную грузовую: б. Угольная – б. Провидения (пароходы «Якутск» и «Бухара»);

– по завозу угля: б. Угольная – Чукотка (пароход «Пушкин»).

В результате многолетних совместных усилий областного руководства, рыбопромышленных организаций, руководящих органов рыбной промышленности и морского флота страны на Камчатке к началу 1950-х гг. было налажено устойчивое регулярное грузопассажирское сообщение между областным центром и основными населенными пунктами протяженного побережья. Оно обеспечивало стабильное экономическое и социальное развитие полуострова вплоть до конца 1980-х гг. Протекавшие в начале 1990-х гг. в экономике страны и области негативные процессы привели к свертыванию, если не к полной ликвидации ранее оживленных морских путей вдоль камчатских берегов. Хочется верить, что начавшееся в последнее время оживление в рыбной промышленности, главном источнике существования области, приведет к тому, что опыт, накопленный нашими предшественниками при создании «камчатского судомореходства», вскоре окажется востребован.

ИСТОЧНИКИ

1. **Сильницкий А. П.** Поездка в Камчатку и на р. Анадырь, 1897.

2. **Слюнин Н.** Водные богатства Приморской области // Вестник рыбоводства. – СПб., 1895.

3. **Краткий обзор** Камчатской области за 1919 г. (рукопись).

4. **Доклад** и. д. советника Приморского областного правления Ф. Ф. Сомова военному губернатору Приморской области по ревизии Гижигинского уезда в 1907 году. – Б.м., Б.г.

5. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 1, д. 601.

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

7. **Камчатские известия**. Комплект за 1918 г.

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

9. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1530, оп. 1, д. 35.

10. Там же, ф. 702, оп. 1, д. 423.

11. **Северная Пацифика.** Региональный рыбацкий информационный дайджест. – 1997. – № 2 (4).

12. **Шмидт П. Ю.** Работы зоологического отдела на Камчатке в 1908–1909 гг. // Камчатская экспедиция Ф. П. Рябушинского… – М., 1916.

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

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

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

16. **Материалы** к познанию русского рыболовства. 1915. – Т. 4. – Вып. 7. – Петроград, 1915.

17. **ГАКО**, ф. 210, оп. 1, д. 2.

18. Там же, д. 12.

19. Там же, ф. 210, оп. 1, д. 3.

20. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 5, д. 233.

21. **ГАКО**, ф. 10, оп. 1, д. 2.

22. **Камчатский листок**. Комплект за 1916 г.

23. Там же, комплект за 1917 г.

24. **ГАКО,** ф. 523, оп. 1, д. 4.

25. **Известия** Совета рабочих и солдатских депутатов г. Петропавловска. Комплект за 1918 г.

26. **Камчатский вестник**. Комплект за 1918 г.

27. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 3.

28. Там же, ф. 79, оп. 1, д. 1.

29. Там же, д. 3.

30. Там же, ф. 44, оп. 1, д. 4.

31. **Камчатский листок**. Комплект за 1922 г.

32. **ГАКО**, ф. 44, оп. 1, д. 1а.

33. Там же, ф. 300, оп. 1, д. 2.

34. Там же, д. 11.

35. **Известия** Камчатского областного комитета. Комплект за 1920 г.

36. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1921 г.

37. **Камчатский вестник**. Комплект за 1919 г.

38. **ГАКО**, ф. 28, оп. 1, д. 2.
39. **Полярная звезда**. Комплект за 1923 г.
40. Там же, комплект за 1926 г.
41. **Бянкин В. П.** В дальневосточных морях. Очерки. – Владивосток, 1981. – 240 с.
42. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922–1926 гг.). – Томск, 1964. – 287 с.
43. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 25.
44. Там же, ф. 45, оп. 1, д. 168.
45. **ГАКО**, ф. 29, оп. 1, д. 1б.
46. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 37.
47. **ГАКО**, ф. 243, оп. 1, д. 1.
48. Там же, ф. 31, оп. 1, д. 4.
49. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 3.
50. Там же, д. 6.
51. Там же, ф. 31, оп. 1, д. 3.
52. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 21.
53. Там же, д. 18.
54. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 7.
55. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 17.
56. Там же, д. 4.
57. Там же, ф. 81, оп. 1, д. 6,
58. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 101.
59. **Отчет** Камчатского окружного районного комитета первому Камчатскому окружному съезду Советов. – Петропавловск-Камчатский, 1928.
60. **ГАКО**, ф. 81, оп. 1, д. 7.
61. Там же, д. 8.
62. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 3.
63. Там же, д. 9.
64. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 1.
65. Там же, ф. 523, оп. 1, д. 15.
66. **ЦДНИКО,** ф. 1, оп. 1, д. 7.
67. Там же, д. 12.
68. **Камчатская правда**. Комплект за 1935 г.
69. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 35.
70. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 73.
71. **Камчатская правда**. Комплект за 1940 г.
72. Там же, комплект за 1936 г.
73. Там же, комплект за 1937 г.
74. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 18.
75. **Камчатская правда**. Комплект за 1946 г.
76. Там же, комплект за 1947 г.
77. Там же, комплект за 1948 г.
78. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1140.
79. **ГАКО,** ф. 284, оп. 1, д. 35.
80. **Камчатская правда**. Комплект за 1950 г.
81. **ЦДНИКО**, ф. 2. оп. 2, д. 1583.
82. Там же, д. 1556.
83. Там же, д. 679.
84. Там же, д. 1680.
85. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1246.
86. **ГАКО,** ф. 523, оп. 1, д. 7.

Т. М. КРИВОНОГОВ

СВЕТЛАЯ ГОЛОВА
(Судьба капитана П. А. Глинского)

Прошло уже много лет, как не стало этого человека. Но до сих пор я не могу забыть его – капитана дальнего плавания Павла Алексеевича Глинского. Впервые я увидел его будучи юношей весной 1945 г. В здании обкома партии состоялось общефлотское собрание. Как и положено, собрались плавсостав и работники управления АКОфлота. Меня поразила одежда моряков, особенно с учетом того, что люди в то время одевались очень просто. На улицах преобладали военные шинели и желтые американские ботинки с подковами и кожаными шнурками. Но эти находившиеся в зале люди просто поражали своим великолепием.

Надо сказать, что наши моряки, приходившие в начале войны в американские порты, отличались более чем скромным видом. Естественно, что долго с этим мириться было нельзя. Группа заслуженных капитанов – таких, как А. И. Щетинина – обратилась к властям с просьбой одеть и обуть их подобающим образом. И, хотя враг в тот период стоял у стен Сталинграда, государство смогло сделать это. Люди были снабжены всем необходимым.

Комсоставу, например, полагались бостоновые макинтош и прекрасный костюм черного или темно-синего цвета, с красивыми анодированными пуговицами и желтыми галунами на рукавах. Кроме них, выдавались по две сорочки: белые и цвета хаки, а также мичманка с двумя чехлами, белый шерстяной шарф, черный галстук, пара белья, выходные и рабочие ботинки, кожаные и вязаные перчатки. Полагалась и меховая канадка, а кожаная приобреталась за свой счет. Форменную одежду портные каждому моряку подогнали по фигуре. Красиво одевалась и судовая команда, правда, немного попроще. Помимо этого, в американских портах была установлена усиленная норма питания.

Находившиеся в вестибюле люди курили душистые сигареты «Кэмел». У некоторых во рту были прямые английские трубки – они дымили чудесным табаком «Принц Альберт». Один из моих приятелей, поплававший немногим больше меня, называл мне фамилии капитанов, старших механиков, помполитов и радистов. Среди моряков выделялся высокорослый, похожий на англичанина капитан Борис Николаевич Соколов. Он недавно привел из США находившийся там в ремонте пароход «Ительмен». В зале присутствовал и капитан дальнего плавания Карл Карлович Берг. Он был истинный скандинав, носил пышные моржовые усы пшеничного цвета и тоже имел высокий рост. А потом товарищ

показал мне Павла Алексеевича Глинского. Этот русоволосый человек невысокого роста имел приятное выражение лица. Он был очень аккуратно одет, а на его костюме блестел знак капитана дальнего плавания.

Вскоре судьба меня вновь столкнула с Павлом Алексеевичем. Глубокой осенью 1945 г. я работал на паровом буксире «Кашалот». Мы задержались с выходом из Корсакова: в порту не было угля. На буксире «Кашалот» имел две двухсоттонные баржи. Ввиду безвыходного положения мы получили приказ следовать домой на буксире парохода «Коккинаки». Командовал им как раз Павел Алексеевич. Спустя некоторое время после выхода из Корсакова нас подхватил жестокий норд-вест. Баржи оторвало, а «Кашалот» стал игрушкой стихии – уголь на судне закончился. С наступлением рассвета Павел Алексеевич сумел взять нас на буксир. Эта операция была проведена мастерски. Такую подачу буксира надо было видеть! «Кашалот» благополучно отвели в бухту Ахомтен (ныне Русская).

В последующие годы я обратил внимание на то, как П. А. Глинский загружает свой лесовоз «Коккинаки». В то время суда перевозили много банкотары на рыбокомбинаты побережья. Переходы до Усть-Камчатска или до Озерной были сравнительно небольшими. Павел Алексеевич грузил банки до уровня ходового мостика. Сверху их укрывали трюмными брезентами. Более тяжелые крышки грузились во второй и третий трюмы, балластные танки заполнялись водой. Это обеспечивало судну хорошую остойчивость. Пользуясь этим методом, Глинский перевозил груза вдвое больше, чем традиционным способом – в трюмах.

Недавно я спросил у одного пенсионера, бывшего инспектора Регистра, инженера-кораблестроителя, его мнение о такой перевозке. Он мне ответил, что Глинский делал это очень грамотно.

Позже, будучи лоцманом, я обратил внимание на то, как грузили банку на один из камчатских лесовозов. Ее брали только в трюмы. Когда я рассказал капитану этого судна о методе Глинского, он мне ответил: «Зачем мудрить? Оплата за перевозку идет по обмерной, а вдруг да эту банку еще, не дай Бог, подмочишь? А так спокойнее, и голова не болит!»

В те годы электронавигационных приборов на судах не было. Любимым занятием штурманов в хорошую погоду было определение местоположения судна по небесным светилам способом английского капитана Сомнера. Частенько мы устраивали соревнования: кто быстрее определится. И, как правило, раньше всех это делал Павел Алексеевич. Это был на редкость одаренный судоводитель.

Старейший моряк Скаврунский Евгений Иванович вспоминал: «Я с Павлом Алексеевичем в 1943 г. ходил в Америку на “Коккинаки” на ре-

монт. Надо сказать, что плавание с таким капитаном было настоящим удовольствием. Всегда услышишь от него что-нибудь новое. Это был очень эрудированный человек, начитанный. Проходить азы штурманского дела надо было только у таких судоводителей. С каким искусством он управлял пароходом! Лоцманской службы во многих портах в то время еще не существовало. Чувство корабля у него было изумительное».

Все шло хорошо до 1953 г. В это время сменился начальник флота. Отношения у Павла Алексеевича с новым руководителем, что называется, «не сложились». Посыпались взыскания. Странно повел себя и Глинский: стал часто появляться «под хмельком». Его сняли с «Коккинаки», перевели на зверобойную шхуну «Белек» и послали на промысел в Пловерскую моторно-зверобойную станцию.

После возвращения с промысла Глинский оказался не у дел. Места во флоте ему не нашлось. Пришлось брать расчет и переезжать во Владивосток. Здесь он работал в Приморрыбпроме на поисковых СРТ уже в должности второго помощника капитана. Заходил Павел Алексеевич и в Петропавловск, встречался со старыми товарищами. Чувствовалось, что он морально надломлен. Причины этого никто из друзей понять не мог.

Вот что рассказывал мне капитан Алексей Андреевич Гринько. «Я работал с ним в Приморрыбпроме. Был он уже на маленьком трехсотсильном буксире типа “Маячный”. Разжаловался до третьего помощника капитана. Потом, правда, поднялся на этом же судне до старпома. Затем опять стал третьим помощником. А закрепиться так уже и не сумел». (Гринько работал с Глинским на пароходе «Якут» еще в 1934 г. Тогда Гринько был вторым помощником капитана, а Глинский после окончания техникума – штурманским учеником).

…Прошло несколько лет. Мы стояли в порту Ванкувер. К нашему причалу подошел траулер ТУРНИФа «Огонь». На нем тралмастером был Николай Артемьевич Томашевский. Встретившись со мной, он сообщил такую новость: «Ты знаешь, что недавно во Владивостоке от сердечного приступа скончался Павел Алексеевич Глинский». Нам обоим было страшно обидно, что такой одареннейший капитан и замечательный человек так плохо окончил свои дни. Мир праху твоему, Павел Алексеевич!

Добавим еще несколько штрихов к биографии П. А. Глинского. Он родился в 1912 г. В середине 1935 г. уже был старшим помощником у легендарного капитана А. И. Щетининой на пароходе «Чавыча». Осенью 1935 г. Глинский стал капитаном траулера «Буревестник», в конце 1939 г. плавал старпомом на пароходе «Орочон». В 1943 г. стал капитаном лесовоза «Коккинаки». С 11 июля по 9 августа 1943 г. «Коккинаки» оказывал помощь терпящему бедствие пароходу «Херсон». Капитан и экипаж провели «значительные работы с риском для своего судна» и спасли 2239 т груза, доставив их во Владивосток. В конце 1944 г. П. А. Глинский командовал «Симой». За участие в десанте на Курилы он был награжден орденом Красной Звезды.

А. А. ГРИНЬКО

«МЫ РАБОТАЛИ, А НЕ СЛУЖИЛИ…»

(Из письма Т. М. Кривоногову)

…Заканчивал выгрузку в Микояновске или Большерецке (не помню), после чего полагал начать погрузку. Механик доложил, что в одном котле потекли дымогарные трубки. Котел вывели для заглушки трубок, но оказалось, что есть трубка с сильной течью посредине, и поэтому отремонтировать в море котел нельзя. Остались с одним котлом. А по закону подлости с моря начался ветер, пошла зыбь. На связь с управлением и получения «добро» на следование в Петропавловск ушло часа три. А ветер крепчал. Зыбь быстро увеличивалась.

При снятии с якоря нос судна резко подняло, канат рывком натянулся, и правая станина брашпиля и звездочка развалились. Канат стравился до жвака[1]. Более двух часов понадобилось для выборки якоря при помощи стрел. А ветер все крепчал. И вот высокобортному, совершенно порожнему судну с оголенным по ступицу винтом и на одном котле нужно было противостоять уже разыгравшемуся шторму. С большим трудом, всячески маневрируя и даже идя задним ходом против ветра, удалось оторваться от берега мили на три – четыре. Судно руля не слушало, но различными маневрами удалось его поставить в бейдвинд правого галса[2] (по отношению к ветру), и таким образом создалось сложение сил ветра и машины с вектором движения на юг. Когда уже ветер одолевал и начинал прижимать к берегу, вынуждены были добавлять в уголь машинное масло для повышения его калорийности и отходить на пару миль мористее. Но запас масла ведь не беспредельный. Таким способом через сутки оказались против Второго Пролива[3], сумели в него «воткнуться» и благополучно выйти в океан, где нас ждал пароход «Луга»[4], который из-за шторма не пожелал идти к нам на помощь в Охотское море. (Была большая радиопереписка).

Сразу же стали под проводку, подав свой буксир. До Поворотного[5] следовали совершенно спокойно под прикрытием высокого берега Камчатки, но когда легли курсом на вход в Авачинскую губу, вновь почувствовался шторм. Позже пошел и снег, да такой густой, что кормовых огней «Луги» не стало видно. Во время следования на буксире я вел тщательную, как обычно, прокладку пути, чтобы в случае обрыва буксира иметь самые точные данные местоположения.

Примерно на траверзе острова Старичкова я обнаружил, что движемся мы на маяк, а не на вход в Авачу. По радио поставил об этом в известность капитана парохода «Луга», но в ответ получил рекоменда-

цию не вмешиваться в проводку, а готовить деньги для оплаты за буксировку.

Видя такое небрежение к безопасности плавания, я немедленно (ведь берег-то близко) принял меры, кои счел нужными в данной ситуации. Первое: держать пар в котле «на марке»; заготовить в кочегарке побольше угля, политого машинным маслом (израсходовать все масло!) и хорошо с ним перемешанного. Использовать его только по моему приказу. Второе: боцману и двум матросам находиться на баке, имея в руках кувалду, кузнечное зубило и топор; быть готовыми по сигналу перерубить на клюзе буксир; иметь готовой к включению переноску. Конечно, все эти распоряжения отдавались в категорической форме с требованием немедленного и неукоснительного исполнения по получении моего приказа. И надо отдать должное экипажу: все было выполнено четко и быстро, что и дало положительные результаты.

Внезапно ветер стих. Это указало мне, что мы подошли под высокий берег. Через пару минут послышались три гудка с парохода «Луга». Он был уже на камнях и пытался сняться, работая машиной «назад».

На бак был дан приказ рубить буксир, а машине – «полный назад» и форсировать котел приготовленным углем. Сомнений в катастрофе у меня не было, и потому я принял меры сразу же. Через некоторое время по носу появились кормовые огни «Луги», а вскоре и все судно, освещенное грузовыми и палубными огнями. Двигаясь еще по инерции, пароход «Сима» под воздействием работы машиной «назад» уклонился вправо и избежал удара в корму «Луги». В момент прохождения носа «Симы» мимо кормы «Луги» был, наконец, перерублен буксир, и наше судно получило свободу движения.

На запрос голосом парохода «Луга» – могу ли я чем-либо помочь ему – с него ответили, что помочь ничем не смогу. Машина в этот момент была застопорена. «Луга» прожектором освещала пространство вокруг себя, и я сквозь снег увидел, что немного сзади слева стоит самый мористый из Трех братьев. Опасаясь маневрировать на стесненной акватории между берегом и Тремя братьями, я решил на прямом курсе, по ходу оставить остальные два кекура[6] слева и выходить на фарватер. Этот маневр был удачно завершен на малых ходах, после чего проследовал к мысу Сигнальному и благополучно вошел в ковш, где и приземлился правым бортом к косе. Ведь стать на якорь я из-за поломки брашпиля не мог.

А вот дату… я не помню… Помню только твердо, что это было глубокой осенью. Льда не было даже в ковше. А может, поздней весной?

По поводу промеров глубин на подходе и в устье реки Камчатки уточняю: глубины я промерял еще раньше, когда был старпомом на буксире «Кит» (потом погибшем). Мы часто околачивались на рейде Усть-Кам-

чатска, и мне это надоело, так как туда ходили часто и много теряли времени на непроизводительные стоянки и, естественно, планы не выполняли. Глубины были нанесены на кальку в довольно крупном масштабе, причем и в прилив, и в отлив. Брали также и пробы солености верхнего слоя воды. Оказалось, что в отлив невдалеке от устья слой пресной воды бывает даже больше фута и, поддерживая храповик шланга на такой глубине, вполне можно бункероваться[7], что мы и делали. Копия кальки пошла в контору, и кто хотел, мог воспользоваться. Осенью я был переведен на другое судно, а «Кит» в первый же рейс погиб[8]. Сам я результатами промеров так и не воспользовался, а вот Козырев[9], по-видимому, о промерах знал и осуществил заход, причем довольно удачно. Я с ним на эту тему не беседовал, хотя и встречался во Владивостоке.

История с японцем произошла в пункте, называвшемся тогда Торо. Рядом, несколько южнее, находился Есуторо. Какой из них и как теперь называется, я не знаю. Позже я там ни разу не был. А упал японец-грузчик с плашкоута, стоявшего у левого борта парохода «Орочон». Это было, по-видимому, в конце сентября или октябре 1945 г. после доставки в порт Николаевск-на-Амуре пленных японцев из порта Касивабара (Северо-Курильск).

«Орочон» грузился углем и уже был изрядно загружен. Под вечер посвежела погода, плашкоут стало сильно бить о борт, захлестывать и даже смывать с него недоразгруженный уголь. Я распорядился отводить плашкоут от борта, срочно вызвав для этого катер. Всем грузчикам (японцам) приказал покинуть судно. Они, между прочим, занимались меновой торговлей с экипажем, привозя в обмен на консервы, сахар и другие продукты и за деньги авторучки, кимоно и разные японские поделки.

Старпом пошел проверить помещения по судну, а я прошел на палубу третьего трюма, где стоял плашкоут. И вот тут один из грузчиков, стоявший на корме плашкоута, от сильного удара о борт свалился в воду. Кормовой конец у них в этот момент лопнул, и он бы мог за него ухватиться, но он его не видел или растерялся. Стоящие там грузчики ничего не предпринимали и только галдели, давая советы упавшему. А рядом лежали концы. На японце был рюкзак, в котором находились выменянные у экипажа консервы. Рюкзак тянул его вниз, и он едва держался на поверхности, а его уже относило течением.

Видя, что мои жесты о подаче утопающему конца японцами не воспринимаются, я прыгнул с борта прямо на кучу угля на плашкоуте и сразу же очутился на его корме, где и попытался подать уже изнемогавшему японцу трос. Он был уже довольно далеко, и попытки не удались. При одной из них я и сам очутился в воде. А катер уже был на подходе,

но ждал; увидев, что плашкоут еще не разгружен, он пошел с другой стороны к мостику, чтобы выяснить, зачем его вызывали. Между тем, уже будучи в воде, я решил подплыть к японцу и содрать с него рюкзак, а там дальше как придется. Я ведь пловец неважный.

Ветер волну гнал к берегу, и маленькая надежда все же была. Пока я добирался к японцу (весь в одежде), тот уже держаться на поверхности не мог и часто исчезал. Я только и смог схватить его за голову, полагая, что у него есть волосы. Но он оказался с короткой стрижкой, и у меня в руках осталась только головная повязка – платок с иероглифами.

Тем временем, катер, узнав о событии, пошел по ветру и, хотя уже были сумерки, обнаружил меня и подобрал. Плашкоут к тому времени оборвало и понесло на берег. Мы его подобрали и завели в ковш. Пока все это происходило, совсем заштормило, и катер больше к судну не подошел. Связался по радио и сообщил, что нахожусь в порту. По прекращении шторма выехал на судно, куда вскоре прибыл мэр города и наш военный комендант с изъявлениями всяческих чувств по поводу моего «героического» поступка. Японец не допускал, чтобы капитан такого большого судна мог, жертвуя собой, спасать простого грузчика.

Это для него, да и для всех японцев, было непостижимым явлением и очень большим резонансом отдалось в городке. Мне и от мэра, и от буддийского бонзы последовало приглашение на панихиду по погибшему (его выбросило на берег в ту же ночь). Большую роль в этом шуме сыграли грузчики, которые утверждали, что я сам бросился в воду и на себе долго поддерживал ихнего товарища. Был вместе с комендантом у мэра на приеме и в храме на панихиде. А японца я ведь не спас. А в приказе по Министерству сказано «за спасение».

Мне приятно читать твои высказывания о дружной семье моряков старшего поколения, к которым принадлежишь и ты. Действительно, мы работали, а не служили, трудились, и этот труд и жизнь на прежних судах были далеко не сладки. Тем не менее, мы свою работу любили. И море тоже. А ведь наши дальневосточные, а особенно камчатские моря совсем неласковые. Я немного рано ушел с моря – в шестьдесят четыре года. А ведь мог и хотел продолжать плавать…

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] Жвака-галс – смычка якорной цепи, одним концом соединенная с цепным ящиком судна, а вторым – с коренным концом якорной цепи. Снабжена быстроразъемным соединением (глаголь-гаком).

[2] Бейдвинд – курс, при котором угол между диаметральной плоскостью судна и направлением ветра составляет менее 90°.

[3] Второй Курильский пролив.

[4] «Луга» – пароход, принадлежавший Дальневосточному государственному морскому пароходству.

[5] Мыс Поворотный на юго-восточном побережье Камчатки, граница Авачинского залива.

[6] Кекур – скала, торчащая из воды.

[7] Брать на борт запасы пресной воды.

[8] Паровой спасательный буксир «Кит» утром 31 октября 1938 г. вышел из Петропавловска на восточное побережье со 100 т горючего с экипажем в 28 чел. и 10 пассажирами. По полученной от капитана Ф. Д. Сорокина радиограмме, судно 31 октября в 17 часов прошло траверз мыса Налычево. Более никаких сведений с буксира не поступало. Его поиски, ведшиеся пароходами и авиацией до 27 ноября 1938 г. на восточном побережье Камчатки в районе Усть-Камчатска и на Командорских островах, ни к чему не привели.

[9] Речь идет о заходе в устье реки Камчатки парохода «Якут» (грузоподъемность 3100 т, осадка в грузу 7,3 м) под командованием Г. А. Козырева, состоявшемся 22 августа 1946 г. Предварительно старший помощник капитана Бурлуцкий и матрос 1-го класса Ступак сделали промеры глубины устья. Они показали, что судно хотя и с некоторым риском, но может войти в него. Из-за малой глубины к речному причалу «Якут» подойти не смог, ошвартовавшись посреди реки. По выходе из нее пароход сел на мель на илистое дно, не получив повреждений. Прилив снял его с мели.

Первая попытка захода в устье р. Камчатки была предпринята 15 августа 1909 г. пароходом Управления водных путей амурского бассейна с экспедицией под руководством П. Крынина. Вот как он описывал это событие. «“Владивосток” под командованием капитана Миловзорова осторожно и смело проходил бар, имея с обоих бортов лоты и футштоки и, встретив на нем 11 фут, около 8 часов вечера, уже с темнотой, вошел в реку. Это был первый морской пароход, вошедший в реку Камчатку. На следующий день были произведены промеры реки в шлюпках, и к вечеру 16 августа “Владивосток” подходил к с. Усть-Камчатскому, где он произвел целую сенсацию: жители, собравшись на берегу, встретили пароход ружейными выстрелами-залпами – внешнее выражение камчадалов радости при встрече приезжающих; пристань была освещена, а в селении устроено целое празднество».

Следует отметить, что «Владивосток» можно назвать «морским пароходом» лишь с большой натяжкой: это судно имело вместимость всего 156 рег. т, машину мощностью 150 л.с. и осадку 3,5–4 фута (фут равен 0,305 м). В р. Камчатке в это время работал паровой двухвинтовой катер «Камчатка» с осадкой 2,5 фута. (Подробнее см. Отчет по рекогносцировочным исследованиям в 1909 году рек Камчатского полуострова Камчатки, Большой и Авачи / Сост. П. Крынин. – СПб., 1913. – С. 2, 29, 31).

В первых числах октября 1945 г. в р. Камчатку зашел траулер Морлова АКО «Топорок» под командованием В. М. Неклюдова (водоизмещение 1200 т, осадка в грузу 4,5 м). Предварительно капитан вместе с боцманом Тулапиным с катера обследовали отмели и промерили глубины. Проход через устье занял 15 минут. Затем траулер ошвартовался у пристани. Через двое суток судно разгрузило горючее, приняло груз клепки и вышло в море (Камчатская правда. – 1945. – 31 октября).

В рубрике «Рыбная промышленность в лицах и документах» представляем составленное Г. И. Александровым «Рейсовое донесение по пароходу-краболову «Камчатка», описывающее первое плавание принципиально нового промыслового судна, принадлежавшего Акционерному Камчатскому обществу (АКО). Текст донесения приводится с незначительными сокращениями.

Капитан дальнего плавания Георгий Иванович Александров принадлежит к плеяде замечательных дальневосточных моряков. С именем этого человека связано становление морского флота АКО, в котором он проработал девять лет. Г. И. Александров – выходец из петербургской морской семьи. В 1904 г. он командовал миноносцем, затем транспортом Сибирской военной флотилии «Шилка». С началом иностранной интервенции в Приморье увел корабль из Владивостока в Стамбул, затем работал на зарубежных судах. В августе 1922 г. стал капитаном стоявшего в Шанхае парохода Добровольного флота «Эривань». Старшим помощником у него был другой впоследствии прославленный рыбацкий капитан – Е. Д. Бессмертный. В 1923 г. «Эривань» вернулась из Шанхая во Владивосток. Весной 1928 г. Г. И. Александров был назначен капитаном «Камчатки». Он командовал судном только один сезон, затем был послан за границу для приобретения новых пароходов. Так, в 1931 г., по сведениям А. И. Щетининой, Александров, будучи капитаном нового траулера «Топорок», перегонял его на Дальний Восток из Бременхафена.

В АКО Г. И. Александров пользовался большим уважением. Вот как оценивало его руководство общества в официальной характеристике, подписанной 13 октября 1936 г. начальником АКО И. А. Адамовичем и представленной наркому пищевой промышленности СССР А. И. Микояну. «Капитан парохода “Орочон” Александров Георгий Иванович. Родился в 1882 г. в г. Ленинграде, беспартийный, капитан дальнего плавания, в прошлом морской офицер военного флота в чине капитана первого ранга. Служит в системе АКО с 1928 г. Перегонял из-за границы первый краболов-пароход “Камчатка”, пароход “Эскимос”. Последнее время командует пароходом “Орочон”. Обладает административными способностями, пользуется авторитетом у экипажа. Хорошо владеет французским и английскими языками. Прекрасно знает условия Камчатки. Имеет недостаток – частая выпивка. Борется за дисциплину на судне и выполнение трансфинплана. Участвует в общественной работе и в поднятии квалификации своих помощников, также команды. Судно содержит в порядке».

Капитан являлся безусловным авторитетом для комсостава и рядовых моряков. Впрочем, в непростых для него обстоятельствах эта

популярность была поставлена ему в вину. Так, инструктор политсектора АКО докладывал своему начальству о том, что «...бывшему капитану Александрову (бывшему офицеру) в честь встречи нового года 1.01.1938 г. команда приподнесла торт и шампанское...».

4 июня 1937 г. на Камчатке стало известно о присвоении премий наркомата пищевой промышленности СССР «За перевыполнение планов путины 1937 г.» В числе отмеченных этой наградой работников АКО был и капитан «Орочона» Г. И. Александров.

10 июля 1938 г. «Орочон» завершил очередное плавание по западной Камчатке и вернулся в Петропавловск. 27 июля он пришел во Владивосток, где простоял до 3 августа. Здесь Александров покинул судно. 10 августа капитаном «Орочона» был назначен Е. Д. Бессмертный. По сведениям, сообщенным капитаном П. М. Ивановым, Г. И. Александров умер в конце 1938 г. или в начале 1939 г. в Ленинграде на трамвайной остановке – отказало сердце...

Вернемся к первому рейсу «Камчатки». 24 ноября 1928 г. член правления АКО В. Л. Бурыгин, подводя итоги крабового сезона, так охарактеризовал рейсовое донесение: «...надо сказать, что когда я прочел его, то увидел, что это прекрасный доклад с очень маленькой записочкой рейсового донесения; остальное об особенностях плавания и замечания по ним. Когда я прочел это донесение, оно произвело на меня впечатление, что это пишет Заведующий крабовым заводом. Капитан дает целый ряд чертежей, обоснованных моментов. Нет никакого сомнения, что человек подошел весьма серьезно к этому вопросу. Он пишет о ненормальных взаимоотношениях, которые были на пароходе, очень характерно и очень образно, в официальном донесении он характеризует Управляющего заводом как человека надменного с большим самомнением... В докладе капитана Александрова приводится новая схема заводоуправления: должен быть капитан-управляющий заводом с помощником по заводу с некоторым знанием крабового дела».

Так с подачи Г. И. Александрова на рыбацком флоте появилась новая должность – капитан-директор.

Г. И. АЛЕКСАНДРОВ

РЕЙСОВОЕ ДОНЕСЕНИЕ ПО ПАРОХОДУ-КРАБОЛОВУ «КАМЧАТКА»

О приеме парохода и подготовке к плаванию. Пароход «Chase» был получен мною на рейде в Хакодате. Приемки парохода в том виде, в котором она обычно производится, фактически не было. Вступление наше во владение пароходом выразилось фактом простого нашего прибы-

тия на пароход. Никаких документов, описей, спецификаций на пароходе не оказалось. В момент нашего прибытия на пароход на нем хозяйничали американцы, которые, пользуясь беспризорностью парохода, понемногу (а может быть, и помногу) разбазаривали находившееся на нем имущество. Обстоятельства сложились столь уродливо, что необходимые пароходу вещи, как, например секстаны, пришлось купить у капитана за наличный расчет, якобы [как] его собственные, что казалось достаточно подозрительным. Прочий инвентарь, как, например столовые принадлежности, приходилось выуживать из кают американцев в запакованном для своза на берег виде. Первичные функции наши состояли, главным образом, в том, что мы (я, стармех, радист и Потапов) прятали беспризорные вещи в кладовые и запирали их. Фактическими хозяевами парохода мы стали лишь с прибытием команды, когда стало возможным наладить правильную судовую службу.

Подготовка парохода к плаванию состояла исключительно в установке заводского оборудования. Никакого ремонта пароходу, за исключением ремонта брашпиля, машины и окраски корпуса, дано не было по кредитным соображениям. Самое зло вооружения парохода состояло:

1. в незначительности срока, предоставленного для подготовки парохода к плаванию;

2. в отсутствии плановости, системы в работе;

3. в предоставлении разных работ разным мелким (кустарным) предприятиям;

4. в отсутствии расчетов инженеров, причем в результате указанного не было возможности обратить надлежащее внимание на жилые и общественного пользования помещения, приспособления, такелаж…

Бессистемная работа создавала исключительно утомляющую обстановку, когда из-за отставших деталей приостанавливались крупные работы, непрерывно менялся состав рабочих… постоянно требовавших непрестанного наблюдения за ними, повторных объяснений, указаний каждому, так как зачастую бригадиры отсутствовали. Отсутствие единой руководящей и согласовывающей мысли создавало полнейший хаос в работе. Некоторые работы (все производилось «на глазок») многократно переделывались, причем корпус парохода нещадно сверлился, резался. пережигался без всякой пользы к делу, нанося существенный ущерб крепости парохода, ставя иногда пароход в опасное положение, когда, например, во время интенсивной погрузки парохода грузом и топливом, без ведома судовой администрации у ватерлинии пробивались отверстия для шпигатов и, только будучи случайно и своевременно усмотренными, не вызвали значительных последствий.

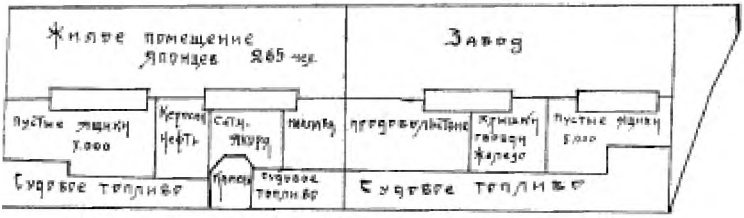
В этой обстановке шли выбор и приемка материалов, усложнявшиеся отсутствием в Хакодате многих потребных сортов материалов, прейс-

курантов и постоянной торговли с Управзаводом касательно количества бухт тросов и прочих потребных пароходу в плавании материалов. Обстановка эта усложнялась еще и штормовыми погодами при отсутствии надлежащих якорей, что при каждом свежем ветре заставляло пароход рыскать и дрейфовать по всему рейду в Хакодате, угрожая и создавая столкновения с соседними пароходами, для предотвращения чего в порту часто держали морские вахты, нервируя и без того усталую команду.

Все указанное в течение времени с 16 апреля по 8 мая создавало непрерывный днем и ночью сумасшедший дом.

Благодаря удачному подбору японского главного мастера Хага-сан, дававшего свои указания, завод был поставлен удовлетворительно. Благодаря же по недоразумению назначенного, очень неопытного, но с большим самомнением, молодого, наделенного высшей властью и особым доверием Правления, Управзаводом, игнорировавшего указания достаточно опытных в своем деле моряков, но очень часто доверявшего японцам, пароход к моменту выхода в море остался вовсе не снабжен тросами и лесом, шлюпбалки на нем оказались непригодными, вооружение шлюпбалок – отчаянным.

Укладка грузов в трюмах производилась по согласованности плана погрузки между главным мастером и судовой администрацией. На погрузку для проверки поступавших на борт припасов были поставлены тальманы-матросы. В основу плана погрузки было положено условие наибольшего доступа ко всякого вида снабжению, могущему требоваться как в начале лова крабов, так и в течение сезона. Показанная ниже схема расположения припасов указанному условию наиболее соответствовала.



[Рис. 1. Схема расположения помещений в корпусе «Камчатки»]

Последствия показали, что расположение припасов было правильным, но расположение запасного топлива внизу заставило для его извлечения делать значительные перевалки припасов.

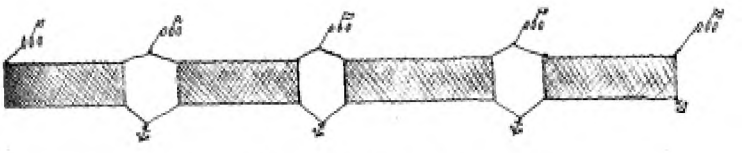
8 мая снялись с якорей и пошли в море. Все были рады выходу в море, всем казалось, что сумасшедший дом наконец кончился и люди отдохнут в родной морской обстановке.

К моменту краболовных работ на борту имелось: ловцов – 90, заводских рабочих – 175 и разной японской администрации – 15 человек. Всего 280 человек.

О производстве. Само производство несложно, и лишь в первой стадии лова требует некоторой морской рыбацкой сноровки. Первым вопросом нашего промысла стоял выбор места для лова. Мы знали, что крабы водятся, начиная от восточной стороны м. Лопатка и к западу по камчатскому берегу до м. Южный.

Основываясь на данных опыта японского главного мастера, сообщавшего нам, что весь этот район им обследован в прежние годы, мы знали, что по восточному берегу от м. Лопатка улов крабов по количеству иногда не достигал промышленного размера, каменистый к тому же грунт этого водного района, делающий лов крабов в этих местах неудобным, не останавливает поэтому на себе внимания крабопромышленников. По западному же берегу Камчатки количество крабов увеличивается по мере продвижения на север, и наибольшие уловы, вполне достаточные для промышленных целей, обычно случаются в районе р. Морошечная – м. Южный. Пользуясь этими указаниями, местом лова крабов [мы] избрали район р. Морошечной. Проходя мимо уже стоявших на местах японских краболовов и их сетей, брали пробные глубины и образцы грунта, получив глубины около двадцати саженей и грунт – песок. Придя в намеченный район и найдя там такой же грунт и глубину, отдали якорь и начали ставить пробные сети.

Постановка сетей. На борту имелось 637 тюков сетей, грузил каменных – 97,2 т, наплавов больших – 3,1 т и малых – 33,8 т; в каждом тюке [находилось] 30 малых сеток. Размер малой сетки: длина 29 сажени, ширина 8 фут., сторона ячейки 9 дюймов. Сетки шкаториной и твайном связываются одна с другой, и 29–30 связанных вместе малых сеток представляют из себя одну краболовную сеть. Для вооружения каждой малой сетки употребляется тринадцать мелких наплавов и девять камней. В начале и в конце линии больших сетей [привязывается] по одному якорю, от которого на поверхность воды идет и держится на поплавках (из трех больших наплавов) линь. Длина линя 1,5–2 глубины, на поплавке [устанавливается] вешка с флажками. Между двумя большими сетями одной линии ставится по одному якорю с линем.



[Рис. 2. Схема крабового порядка]

Сети расставляются вдоль течения, так как иначе течением их завалит и они, лежа на грунте, целям лова служить не смогут. Сети выдерживаются на грунте три дня. После пробной постановки сетей, оказавшейся удовлетворительной (в среднем [по] двадцать крабов на малую сетку, в лучшем случае до шестидесяти), делают большую постановку сетей. По обычаю японцев, вечер и следующий за постановкой сетей день праздновали «праздник сетей».

Выбирание сетей. Производится при помощи кунгасной лебедки, приводимой в действие от кунгасного мотора. Кунгас начинает работу, располагаясь по течению от сетей. На сильном течении, если сети стоят на большой глубине, работать неудобно – сети часто рвутся. Выбираемая сеть укладывается в трюм кунгаса, вниз которого предварительно прокладывается грузовая сетка. Укладка сети с крабами на грузовую сетку производится с таким расчетом, чтобы крабы располагались спинками вниз, по внешним сторонам стропа, а пустая часть выбираемой сети – в середине. Количество укладываемых на один строп сеток с крабами различно, в зависимости от улова. Количество полных стропов на кунгасе в среднюю погоду обычно не превышает трех. Кунгас, подойдя к борту парохода, передает строп на шкентель парохода, которым строп поднимается на палубу.

Разведка. Замечено, что до конца июня крабы обычно передвигаются от большой глубины к меньшей, после чего начинается обратный их ход. Крабы движутся стадами и появляются в разных местах то в большем, то в меньшем количестве. Для постоянной разведки движения крабов, вернее, для нахождения наибольших скопищ и дорог, по которым движутся крабы, служил самоходный (большой, самостоятельно делавший переходы Хакодате – Камчатка – Хакодате) бот, постоянно ставивший контрольные сети в прилежащем районе радиусом до шестидесяти миль.

Извлечение крабов из сеток. Наиболее длительная и кропотливая работа, отнимающая значительное количество людей и время. На эту работу привлекались, помимо людей, специально предназначенных, также прислуга неработающих кунгасов и прочие оказавшиеся свободными люди. Работа эта, особенно на первых (в начале суток) поступлениях крабов с моря обычно производилась в ударном порядке. Процесс извлечения крабов из сеток состоит в том, что крабов из сетки выпутывают, снимая с них петли сетей при помощи обыкновенных мешочных крючков. Дабы краб не поранил рабочего ущемлением клешней, а ущемление может быть значительным, ибо человеческим усилием сомкнувшиеся клешни краба не развести, краб предварительно перед его выпутыванием приводится в оцепенение проколом тем же крючком места, где сходятся все его конечности. Указанное оцепенение краба дает

наибольшее удобство работы с ним, так как в ином случае он, защищаясь, снова запутывается в сети.

Сушка сетей. По извлечении крабов из сетей последние разъединялись на основные сетки и развешивались на жердях для просушки. Вследствие недостатка места на пароходе для указанной работы располагали жерди и вели просушку в два–три яруса, по просушке сеток распутывали их, развязывали оказавшиеся узелки, расправляли колышки и осматривали ячейки, после чего сворачивали шкаторину сети, как сворачивают обычно трос, а сама сетка ссучивалась.

Подготовка крабов к первичной варке. Теми же крючками, коими выпутывают крабов из сетей (или специальными двузубными – длина штока 24, длина зубьев 3, толщина круглого железа 5/16, толщина ручки 1,25 дюйма), предварительно наступив ногой на конечности краба, срывают с него панцирь, а затем, вонзив крючок во внутренности краба, вырывают их вместе с хвостом (звездочкой). Отделенные от туловища конечности складываются в корзину (плетеная с двумя ручками, напоминающая бельевую).

Первичная варка. Корзины, наполненные конечностями крабов, подносятся к железной клетке и ссыпаются туда. Клетка из полосового железа длиной 37,5, шириной 37,5, вышиной 37 дюймов. Железо 1/4 дюйма. Внутри клетки [проложена] мелкая проволочная сетка (чтобы конечности крабов не высыпались снизу), сверху клетки [прикреплены] дверцы на шарнирах; дверцы запираются шпингалетами. Клетка вооружена двумя местными стропами; наполненная клетка поднимается с палубы шкентелем лебедки и опускается в деревянный кипятильник, где уже находится подогретая до восьмидесяти градусов Цельсия забортная вода. Ящик деревянный из 2,5-дюймовых досок, длиной 43, шириной 43, вышиной 48 дюймов.

Пар в кипятильник поступает непосредственно в воду по паровой трубе в отверстие у самого дна кипятильника. На дне кипятильника лежит деревянная решетка, дабы пар воздействовал лишь на воду и не поступал бы в клетку, причем в обратном случае варка была бы неровной и часть крабов могла бы быть печеной. Варка производится пуском пара, регулируется его поступление вентилем, дабы вода не выбивалась бы паром на палубу. Кипятильник во время варки крабов закрывается крышкой (из двух половин). Варка производится восемнадцать минут. На этой работе заняты: лебедочник, варщик и два рабочих по подноске крабов.

Охлаждение. Клетка с вареными крабами тем же шкентелем поднимается из кипятильника и опускается за борт для охлаждения содержимого. При температуре поверхности моря плюс шесть – семь градусов Цельсия охлаждение производится около трех с половиной минут. Это опускание клетки с вареными крабами за борт в то же время и пропо-

ласкивает их. Варка крабов производится на обеих палубах (кормовой и носовой) в двух кипятильниках на каждой. Клеток в действии обычно было от четырех до шести.

Первичная сортировка. По охлаждении крабов за бортом клетка поднимается на палубу, нижняя дверца клетки открывается и содержимое вытряхивается (у нас на грузовой люк). Три человека отделяют лапки одну от другой, отламывают большие клешни (малые выбрасываются) и указанные части бросают в соответствующие корзины для направления в дальнейшую обработку. Описываемая работа производилась на обеих палубах.

Окончание первичной обработки. После первичной сортировки корзины с отсортированными конечностями разносятся на столы. При удачном лове одновременно работало до шести столов, у каждого было занято восемь человек. У лапок, поступивших на столы, предварительно обрезываются ножницами мускулы, кои расположены между головогрудью и вертлюгом. Мясо это (белое с зелеными прожилками) считается малоценным и идет в третий сорт…

Далее лапка ножом шестью ударами рассекается на части так, чтобы самые сочленения были отделены от мясистых пространств той же лапки. Получившиеся таким образом трубочки с мясом встряхиваются над корзиной, и мясо из них выпадает. Мясо из бедра и голени считается первосортным, а мясо из лапок (тонкие куски) – вторым сортом. При встряхивании трубочки с мясом располагаются узкими концами вверх. Коготок и сочленения выбрасываются. Каждый сорт мяса складывается в отдельные корзиночки…

Промывка. Корзиночки с мясом, по мере их наполнения, подносятся к чанам для промывки. Чаны для этого [используются] деревянные, несколько менее солидные по конструкции, чем кипятильники; по размерам сходны с последними и так же, как они, имеют у днища отверстия, заткнутые клиньями для спуска загрязняющейся в них воды. Вода, как и в кипятильник, подается шлангом. Чанов для мойки на пароходе действовало два (для первого и второго прополаскивания). Промывка мяса производилась двумя человеками простым взбалтыванием корзиночки с мясом в воде чана…

Вторичная сортировка и отжимка. После промывки мясо более тщательно сортируется, а третий сорт, как наиболее мочалистый, тут же руками отжимается от воды. Первый и второй сорта в отжимке не нуждаются. На этой сортировке бывает занято до четырех человек.

Обработка больших клешней. Производится двумя человеками обычно на отдельном столике. Работа эта идет быстро. Клешни, как орехи, раскалываются мушкелем, содержимое их легко извлекается и поступает в прополаскивание… мясо клешней считается первым сортом.

Окончательная обработка. Промытое и отсортированное мясо при посредстве лотка (обслуживаемого одним человеком) опускается в завод, где оно, поступая на сортировочный стол, тщательно осматривается. Размочалившиеся или неровно отрезанные концы кусков первых сортов обрезываюся, а всякий ломаный, мятый или с трещинами кусок тех же сортов, не поддающийся исправлению, отбрасывается в третий сорт. Туда же в третий сорт отбрасываются обрезки кусков мяса первых сортов. На этой работе обычно бывало занято от трех до шести человек.

Развеска мяса. Мясо… подается к пристроенным в начале конвейеров развесным столам. Столов два, по числу конвейеров; на каждом столе по двое весов, у каждых весов по одному развесчику. Порция содержимого в банке первого сорта состояла из двух бедровых кусков, одной клешни, одного лучшего куска третьего сорта – все это составляет около двух третей веса содержимого в коробке; остальное добавляется вторым сортом. Порция содержимого банки третьего сорта состояла из того, что не шло в первый сорт; причем при укладке мяса в банку… соблюдалось правило, чтобы донные части украшались лучшими и красивейшими кусками. Второго сорта на пароходе не выделывалось. Общий вес содержимого банки – половина английского фунта…

Подготовка пустых банок. К началу рабочего дня в завод доставлялось из трюма достаточное количество ящиков с пустыми банками. Перед тем как мясо начнет поступать в завод, ящики раскупоривались, банки из них вынимались, причем последние вытряхивались и осматривались, чтобы в них ничего не осталось и не было бы пыли. Затем, установив их на специальные лотки, внутренность каждой банки выкладывалась пергаментной бумагой, для чего служит пустотелый цилиндр подходящего к диаметру банки размера. Цилиндр этот оборачивается пергаментной бумагой, концы которой обминаются, как при завертке цилиндрической покупки в лавочную бумагу. Завернутый таким образом конец цилиндра вставляют в банку и, придерживая бумагу пальцем, вынимают его. Бумага остается в банке… На подготовке банок обычно работало от четырех до шести человек.

Укладка в банки. Производилась на столах, в середине которых проходила лента конвейера. Сверху над конвейером была устроена по всей длине стола полка, на которую ставились лотки с подготовленными банками. Обратное движение конвейера служило для обратной подачи к развесочным столам опорожненных тарелочек. Укладчиков работало по десять человек на каждом из двух укладочных столов. Укладка производилась тщательно, чтобы не помять бумагу, соблюдая правило об украшении донных мест лучшими кусками…

По наполнении банки выступавшие из нее края пергамента обминались подобно нижней части, банка ставилась на тот же конвейер и продвигалась в дальнейшую обработку.

Первая закатка. Механизированная производительность завода была значительно выше, чем можно было подготовить для него сырья имеемым комплектом рабочих… Максимум дневной нашей выработки при полном напряжении сил почти за круглые сутки работы достигал 299 ящиков. Максимум, на который способен завод, – 800 ящиков; поэтому, чтобы не гонять конвейер впустую, накапливали до 250 наполненных банок и тогда пускали банки в обработку… после чего банки безостановочно шли в вакуум. За действием первого закаточного станка непрерывно наблюдал один человек.

Вакуум. Представляет из себя ящик, в котором конвейер проходит в тринадцать рядов и который банки проходят за пятнадцать минут, подвергаясь нагреву до двухсот двадцати градусов Фаренгейта. Находящийся в банках воздух разряжается, и содержимое банки получает надлежащую влажность. Контролем температуры вакуума служит устроенный наверху его термометр. В верхней крышке вакуума были устроены окна, застекленные иллюминаторным стеклом, для наблюдения за работой конвейера в самом вакууме. Наблюдение за действием вакуума лежало на механике завода.

Окончательная закатка. Из вакуума банки поступают во второй закаточный станок, действием которого банки получают окончательную закатку, герметическую. Наблюдение за действием второго закаточного станка несет один человек.

Обработка консервов автоклавом. После герметической закатки банок последние по лотку выкатываются на подставляемые противни-решетки, куда плотно укладывается сто двадцать одна банка… В одном автоклаве помещается десять таких заполненных банками решеток. Закрыв аппарат герметической крышкой, пускают в него пар, который поступает почти без видимых результатов в течение двадцати минут. За это время аппарат и содержимое прогревается, и манометр начинает показывать четыре фунта давления, а температура [при этом равна] двести двадцати четырем градусам Фаренгейта. Контролем температуры служит присоединенный к аппарату термограф. Доведя температуру в автоклаве до двухсот двадцати четырех градусов Фаренгейта и имея указанные четыре фунта давления, поддерживают такое состояние один час двадцать минут, после чего открывают клапан отработанного пара и закрывают поступление свежего. Приблизительно через пять минут после закрытия пара давление падает до нуля, а температура начинает резко падать. Термограф пишет почти прямую, приближающуюся к центру. После этого крышка автоклава открывается и содержимое его извлекается.

Освидетельствование банок. Сразу же по извлечении банок из автоклава, когда банки горячи и выпуклы, производят освидетельствование доброкачественности закатки при помощи металлического

молоточка-щупа; щупом барабанят по выпуклому дну банок; если барабанится легко, заметна упругость и выпуклость не оседает – значит, закатка удачна; если наоборот – то бракованные банки откидываются. Бракованные банки используются на месте как продовольствие.

Лакировка банок. По некотором охлаждении банок, но когда они еще теплы (не горячи), банки подвергаются лакировке путем прокатывания их через резервуар с десятипроцентным раствором резинового лака в бензине. Станок для лакировки представляет из себя деревянный ящик с раствором, через который, погружаясь в упомянутый раствор, проходит изогнутый металлический желоб. Автоматизм движения банок по желобу обуславливается давлением начального столба банок. Налакированные банки выкатываются на освинцованную площадку с бортиками, чтобы банки не выкатывались с нее на палубу. Лакировку производят два человека. Укладка банок в ящики и упаковка производится тут же шестью укладчиками и тремя плотниками. Ряды банок в ящиках прокладываются толстой бумагой. Ящики забиваются гвоздями через обручное железо.

Силовая установка завода. Динамо-машина, действующая при помощи дизель-мотора. Динамо-машина 125 Вольт, 160 Ампер, т.е. 20 киловатт. Силовая потребность завода – 90 Вольт и 90 Ампер. Трансмиссии приводятся в действие местными электромоторами.

О недочетах и неудобствах в производстве.

1. Недостаточно хозяйственное отношение к сетям из-за недостатка рабочих и места для сушки.

2. Большой расход пресной воды.

3. Нет учета расхода горючего и смазочного масла.

4. Никакого учета расходования краболовных припасов и робы, полный произвол для хищений японцев, что, в свою очередь, не позволяло установить норм расхода.

5. Недостаточная вентиляция завода.

6. Отдых японских рабочих проходил в обстановке скученности, постоянной сырости и грязи их помещения, так как жилой твиндек не скатывался, люковые брезенты израсходовались и постоянно пропускали в помещение крабью слизь и воду.

7. Не было сушилки для японцев. Решетка же кочегарки для этого была недостаточна, и появление на ней искавших вшей японцев вызывало справедливые нарекания находившихся под ней кочегаров.

8. Не было лазарета, и больные японцы (туберкулезные, увечные) продолжали жить в своем сыром помещении.

9. Амбулатория не была снабжена самым элементарным.

10. Столовое довольствие русской команды было негигиеническим и недостаточным, назначение диет было невозможно, зелень почти со-

вершенно отсутствовала, хотя в Хакодате я настойчиво требовал приобретения сухой зелени.

11. Не было прачечной и прачки.

12. Отсутствовала с внешним миром транспортная связь, необходимая для доставки снабжения и освежения [его], причем последнее влияло как на здоровье [личного] состава, так и на высоту дисциплины.

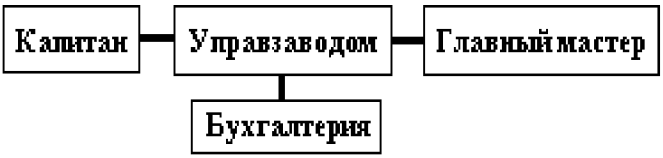
О недочетах в организации.

1. Основным недочетом организации краболовного дела в пределах нашей судовой жизни было отсутствие регламентации отношений администрации парохода и администрации завода.

2. Отсутствовали правила внутреннего распорядка для команд промысловых судов.

3. В производстве не была предусмотрена материальная служба и отсутствовал штат для нее.

Нарисованная первоначально управляющим заводом тов. Потаповым схема отношений администрации парохода и завода представляла собой следующее.

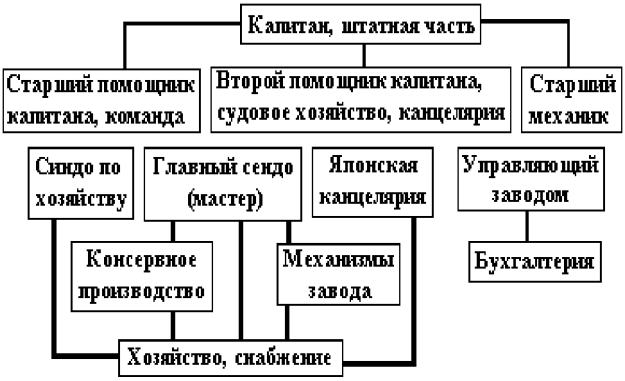


[Рис. 3. Схема управления крабозаводом, предложенная его управляющим И. Г. Потаповым]

При простоте своей и ясности эта схема требовала от центральной фигуры большого такта, несомненного знания дела и положительности, при каковых достоинствах, очень возможно, центральной фигуре не нужно было бы энергично, постоянно и повсеместно при всяких обстоятельствах доказывать свое право и авторитет. Авторитет центральной фигуры при указанных выше качествах не терялся бы, а приобретался, если бы указанная фигура была бы настолько широкой, чтобы признавать в некоторых специальных вопросах компетенцию специалистов по данным вопросам.

При таких условиях, быть может, указанная схема отношений, при безусловной своей непригодности в обстановке корабля дальнего плавания, могла бы пройти незамеченной или, во всяком случае, безболезненно, хотя бы до прибытия во Владивосток к своей главной конторе.

Увы, с места в карьер, отсутствие указанных качеств у центральной фигуры, начавшей третировать старых, опытных в своем деле работников, сразу же сломало эту схему, доказав ее полную непригодность, и схема отношений получилась такая.



[Рис. 4. Фактически сложившаяся схема управления «Камчаткой» во время ее первого рейса]

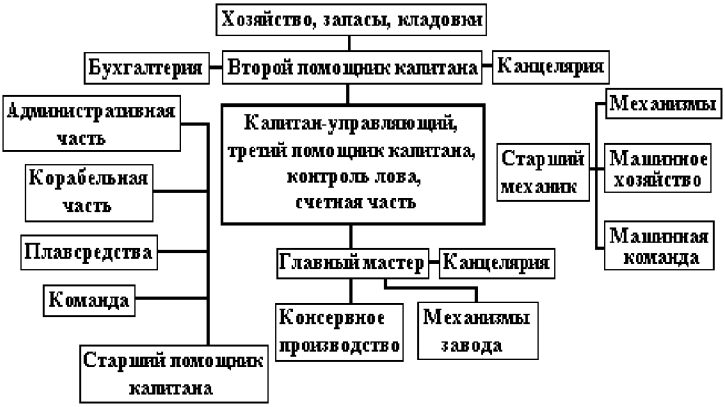
В этой схеме оказалось три самостоятельных власти: капитан, управляющий заводом и главный мастер.

Завоевание потерянного авторитета управзаводом, для этой цели не пренебрегавшего никакими [средствами], в конечном результате дела не поправило, а лишь создало обстановку, которая ничем не отличалась от знакомой же обстановки, при которой проходила подготовка парохода к плаванию в Хакодате. Другими словами, сумасшедший дом на пароходе оставался во все время плавания, вплоть до прихода во Владивосток.

Невзирая на сложившиеся взаимоотношения, администрацией парохода принимались все меры по исправлению ошибок, допущенных при вооружении, предоставлялась рабочая сила, когда заводу это было нужно, принимались все меры к продлению краболовной кампании в смысле экономии и добычи топлива, а также для пользы дела всемерно поддерживался авторитет управзавода в глазах японцев. В отношении же судового экипажа мне очень часто приходилось расходовать весь свой авторитет старшего товарища и старого моряка для устранения возможных по отношению к управзаводом т. Потапову эксцессов. Благодаря огромному спокойствию, такту и опыту японского главного мастера Хагасан, организованное им дело продуктивно двигалось…

Принимая, что в настоящее время мы вынуждены заимствовать специалистов по крабовому делу и рабочих в Японии, должно признать, что всякий японский главный мастер лучше всякого нашего управзаводом. А если это так, то всегда будет производством фактически управлять главный матер, а роль нашего управзаводом уподобится дирижированию поющим граммофоном. Дабы не обесценивать авторитет русской администрации в глазах иностранцев, необходимо, чтобы управляющее

лицо было, несомненно, признано высшим лицом на корабле, лицом, на котором полностью лежит ответственность за корабль, для которого море есть нормальная обстановка его постоянной деятельности, и чтобы власть такого лица поддерживалась как законами СССР, так и международными…



[Рис. 5. Предложенная Г. И. Александровым схема управления плавучим заводом]

Об изучении краболовного дела и защите промыслов от хищнической системы лова. Исходя из полученных от Хага-сан сведений, [можно сделать вывод] о том, что японцы интересуются крабовым промыслом уже давно, а именно: в 1922 г. работало японских пароходов два, в 1923 г. – шесть, в 1924 г. – девять, в 1925 г. – 15 (максимальный выпуск на судно 27.000 ящиков), а 1926 г. – 17 (максимальный выпуск 27.000 ящиков), в 1927 г. – 19 (максимальный выпуск 31.000 ящиков, минимальный – 3000), в 1928 г. – 17. Нужно полагать, что в Японии имеется литература по этому делу; переведя ее на русский язык, необходимо ею снабдить наши краболовные пароходы для экспериментальной проверки и дополнений. Краболовы должны быть снабжены метеорологическими и глубинными приборами, работа с которыми, помимо интересов производственных, даст полезные сведения общественного значения.

Необходимо срочно, до ухода в краболовную компанию, решить вопрос об использовании крабовых панцирей, которые в огромных количествах ежедневно выбрасывались за борт. По смутным, до нас дошедшим сведениям, в Америке панцири используются с большой выгодой, – может быть, можно было организовать их экспорт в сыром или полуобработанном виде?

28 сентября 1928 г. Порт Владивосток.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 148, л. 30–54.

НЕСКОЛЬКО ВОПРОСОВ К ВЛАСТЬ ПРЕДЕРЖАЩИМ

Ниже опубликованы архивные материалы, добавляющие несколько штрихов к условиям, в которых в конце 1930-х – первой половине 1940-х гг. находились работники рыбной промышленности Камчатки, трудившиеся на морских судах и рыбокомбинатах. Они представлены в виде вопросов, охватывающих достаточно широкий круг проблем, как производственных, так и бытовых, заданных рядовыми тружениками своим руководителям. С высоты десятилетий, прошедших со времени описываемых событий, часть их может показаться смешной и наивной, а часть остается актуальной и поныне, что лишний раз подтверждает известную мудрость: «Все течет, но мало что меняется».

1. ВОПРОСЫ К НАЧАЛЬНИКУ АКОФЛОТА ОТ КОМАНДЫ ПАРОХОДА «ЭСКИМОС»

В середине 1938 г. моряки парохода АКОфлота «Эскимос» обратились к начальнику флота Егорову с любопытным документом, включавшим несколько десятков вопросов, из которых ниже приведены двенадцать наиболее характерных. Несмотря на то что к этому времени АКОфлот существовал уже десять лет, ряд проблем, в первую очередь – нарушения ранее утвержденных графиков движения судов, большие непроизводительные простои и плохие социально-бытовые условия членов экипажей и их семей, – не решались из года в год. Это подтолкнуло моряков к протесту против крайне неэффективной системы управления флотом вот таким оригинальным способом.

1. Чем объяснить такие факты: судно должно получать план-наряд на рейс за три дня до отхода, но фактически получает [его] по телеграфу вдогонку? Все расчеты по выполнению рейса должны производиться не позднее трех дней по окончании рейса, а [мы] уже совершили три рейса – прошло шесть месяцев, а результатов никаких.

2. Почему получаются такие явления, что рейсовые планы все выполнены, а годовой остался невыполненным?

3. Почему был сделан пустой перегон Микояновск – Сахалин в конце июня и начале июля, тогда как на западном берегу лежал старый запас неснятой рыбопродукции, и в это время года судно можно загрузить за несколько дней, а осенью приходится терять месяцы из-за непогоды?

4. Почему по коллективному договору кочегарам полагается только одна пара спецботинок в год, в то время как их на месяц не хватает?

5. Почему на берегу ботинки стоят 19 руб., а на пароход выписывают за прозодежду по 44 руб.?

6. На одном из заседаний комсостава на «Эскимосе» т. Демидов высказался, что у т. Корнюшина и т. Притыко (начальник АКО и начальник политсектора АКО – *ред.*) создалось мнение, что команда не борется с причинами, порождающими простой судна, и нарочно старается задержаться подольше во Владивостоке, так как у них там семьи. Но кто же является виновником такого безобразия, что на западном берегу на открытом рейде разгрузили судно за трое суток, а во Владивостоке в закрытом порту разгружали целый месяц и погружали целый месяц для последнего рейса? Придя в Петропавловск, простояли вместо двух дней тринадцать и этот последний рейс был сорван этими простоями. Кто в этом виноват?

7. Чем объяснить такое явление, что согласно тарифному соглашению клиенты и порт могут задерживать судно, а команда от этого должна терять в заработке, так как за это время не выплачивается расчетная ставка, но и эти простои не предусматриваются в план-наряде, и поэтому резко снижается выполнение плана. Так как команда в этом не виновата, то создается мнение, что этот пункт внесен с целью, чтобы сорвать выполнение плана и этим не придется платить за перевыполнение.

8. Что предпринимается АКОфлотом в части семейств команды судов, которые желают перейти на постоянное жительство в Петропавловск?

9. Что делается АКОфлотом в деле прекращения безобразной перевозки людей на комбинаты судами АКОфлота?

10. Что предпринимается АКОфлотом в деле постройки морвокзала и клуба моряков?

11. Почему руководители АКОфлота занимаются гастролерством и не считают необходимым беседовать с командами судов?

12. Что делается со стороны АКОфлота в деле обеспечения кадрами судов АКОфлота и повышения квалификации имеющихся кадров?

Архивы не содержат сведений о том, были ли даны прямые ответы на эти вопросы. Но мы располагаем документом – отчетом самого Егорова «О работе флота АКО», – адресованным облплану и датированным 21 ноября 1938 г. Как видно из приводимых ниже выдержек, многие из затронутых моряками тем нашли в нем отражение.

«…Важный момент – это организация управления флотом, необходимость твердых графиков движения судов, дабы создать условия для клиентуры в части планирования перевозок своих грузов, подготовки их к погрузке в срок к моменту подачи данного парохода. …Твердые графики движения судов необходимы для нормального пассажирского движения и культурной связи между населенными пунктами Камчатки…

…Руководство флотом в лице начальника АКОфлота обезличено. Все распоряжения по флоту исходят от управления АКО и комбинатов через начальника АКО, причем все прорывы и неувязки в путине находят отражение в частых изменениях графиков движения судов. Короче говоря, флот АКО подчинен клиентуре, а не наоборот, как следовало бы…

Очень серьезным вопросом в АКО является вопрос кадров. Плавсостав судов АКО, достигающий в настоящее время 580 чел… жилищем в Петропавловске совершенно не обеспечен, не считая единиц… Нужен также в Петропавловске Морской техникум. При таком положении, когда кадры базируются на Владивосток, создается большая текучесть и невозможность закрепления людей.

Техническое состояние флота АКО доведено до износа. Приведение всех судов в хорошее техническое состояние требует громадных средств, материалов и сразу не под силу здешнему судоремзаводу. Достаточно сказать, что на ремонт только двух судов – "Эскимоса" и "Симы" – требуется свыше 3 млн. руб.

Сумма всех затронутых вопросов по АКОфлоту говорит за то, что флот АКО перерос рамки узкого значения подсобного для путины флота и в конечном счете превращен в настолько узкое место в общем хозяйстве Камчатки и в той же путине, что флоту неизбежно нужно уделить большое внимание, поставив его в условия дальнейшего роста в ногу с растущим хозяйством и культурными нуждами Камчатки…» [ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 3, л. 25–26].

Материал подготовил С. В. Гаврилов.

2. ВОПРОС 1945 ГОДА: «ЧЕРЕЗ СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ МОЖНО ОЖИДАТЬ ПОЛНОГО РАСЦВЕТА РУССКОГО НАРОДА И СВОБОДНОГО ВЫЕЗДА С КАМЧАТКИ?»

О вкладе наших земляков в победу над немецко-фашистскими захватчиками и японскими самураями наслышаны многие. Куда меньше известно, какой ценой доставались двойные и тройные перевыполнения производственных заданий, рекорды, ставшие едва ли не нормой. Основной груз лег на плечи работников рыбной промышленности, и они несли безоговорочно его четыре с лишним года. Но вот – враг повержен. И на Западе, и на Востоке. Что дальше? Над этим задумывалась вся страна и вместе с нею камчатцы. Публикуемый материал дает представление о мыслях и чаяниях военного поколения на примере всего лишь одного коллектива, где рядом с великим, «глобальным» – малое, житейское, но столь же важное и нужное для человека, даже если его называют «винтиком».

21 сентября 1945 г. на рыбокомбинате им. Микояна (впоследствии «Октябрьский») состоялся единый политдень. На нем присутствовало около шестисот рабочих и служащих предприятия. Они получили

возможность задать устно и письменно свои вопросы власти в лице ее представителей – партийных и советских работников районного и областного масштаба.

На 278 вопросов, хранящихся в ЦДНИКО (ответы на них, к сожалению, не обнаружены), для публикации отобраны наиболее характерные, волновавшие многих.

1. Оказывает ли СССР помощь продовольствием Германии, и чем она будет за это расплачиваться?

2. Почему не завозят табак, на котором рабочие теряют очень много денег и даже продают вещи?

3. Будет ли на японских островах Советская власть?

4. Завод выпускает на десятки миллионов рублей рыбопродукции и существует более десяти лет, но до сегодняшнего дня не имеет радио, красного уголка, нет даже телефона. Прошу прояснить.

5. Скоро ли отменят карточную систему?

6. Будет ли СССР осваивать сам или будет сдавать в концессии рыболовецкие участки Камчатки и Курильских островов?

7. Какие должны быть условия семейным и в общежитии: квартиры отдельно всем или – начальникам?

8. Будут ли предоставляться отпуска рабочим, проработавшим более пяти лет, и какая при этом будет оказана материальная помощь?

9. Будет ли со стороны Америки нашей стране предъявлен счет за данный ею заем во время войны с Германией и Японией?

10. Света нет. Когда придешь с работы – кушаешь в потемках…

11. Какие принимаются меры руководством в улучшении делами медпомощи и особенно зубоврачебной?

12. Как мне разузнать судьбу мужа, который был на фронте?

13. Будет ли повышаться зарплата или расценки? При таких расценках не хватает на хлеб.

14. Когда кончится военный налог?

15. Будет ли переименовано Японское море в другое название?

16. Что делают пленные фрицы и самураи? Работают ли они у нас или их отпустили?

17. Будут ли установлены на продукты цены довоенного времени?

18. Будут ли предоставлены отгулы за проработанные выходные в 1944 и 1945 гг., в которых есть нужда?

19. Почему матерям погибших на фронте сыновей плохо помогают – не ремонтируют квартир и нет другой материальной помощи?

20. Будут ли заключаться с рабочими и служащими трудовые договоры по примеру довоенного времени?

21. Будет ли на рыбозаводе кино (в течение года была одна картина)?

22. Отменят ли Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. (об уголовной ответственности за опоздание, прогул, самостоятельный переход с одного предприятия на другое – *ред.*)?

23. Куда девался спецтовар для демобилизованных (показали кукиш)?

24. Все бараки, общежития развалились; материала нет. Как все же думают улучшить бытовые условия рабочих завода?

25. Какую заботу проявят партия и правительство оставшимся сиротам и старикам воинов, павших в борьбе за Родину?

26. Какую задолженность имеет Советский Союз за время войны нашим союзникам? За чей счет будут погашены долги и в какой срок?

27. Будет ли сделан волнорез на морском берегу?

28. Когда будет выдаваться мыло (не получали больше года)?

29. Будут ли исчислять надбавки за прошлое время?

30. Как взять перевод с этой базы и избавиться от этого начальства?

31. Можно ли ходить на работу босой и разутой?

32. В начале войны с Японией у населения были отобраны ружья для охраны интернированных японцев. Почему их до сего времени не возвращают?

33. Будет ли обеспечена моя семья, как фронтовика, промтоварами?

34. Как исчисляется производственный стаж на Камчатке? Раньше было: пять лет исчислялось за десять лет. И какими льготами будет пользоваться работник, выехавший на материк?

35. Разыскан ли Гитлер, где он находится и будет ли он наказан по суду?

36. Через сколько лет можно ожидать полного расцвета русского народа и свободного выезда с Камчатки?

Материал подготовил В. П. Пустовит.

В. В. БООЛЬ

ПАРУСНЫЙ ФЛОТ КАМЧАТРЫБПРОМА

Более чем тысячелетняя история парусного флота еще многие века, видимо, будет вызывать чувство глубокой ностальгии не только у моряков и портовых жителей. Парусный флот – это история развития человечества, и потому вид парусного судна любого класса в наши дни вызывает повышенный интерес.

Появление в Петропавловской гавани первых парусных шхун, естественно, привлекло внимание горожан. Удачную фотографию такого судна читатель может увидеть в региональном рыбацком информационном дайджесте «Северная пацифика…» № 1 за 1996 г. Она приведена в статье «Хроника рыбацкого столетия» (с. 78). Под фотографией подпись: «Рыболовная парусная шхуна в Петропавловском порту. 1946 г.» Здесь допущена неточность – эти шхуны не были рыболовными. Больше того, когда научным работникам ТИНРО (теперь КамчатНИРО), испытывавшим острый недостаток в исследовательских судах, было предложено использовать их для ярусного лова трески, то выяснилось, что они оказались непригодными для этого из-за малой мощности двигателей [Полутов И. Давным-давно. – 1995. – С. 100–101]. Эти парусники предназначались для транспортных перевозок.

Дата под фотографией – 1946 г. – тоже, похоже, не соответствует действительности. Первыми в сентябре 1947 г. в Петропавловск пришли шхуны «Кальмар» и «Коралл», а в августе 1948 г. – «Актиния», «Жемчуг», «Мидия» и «Ульва». Изображенная на фотографии «Звезда» прибыла, видимо, позже.

Шхуны – суда с косыми парусами. Впервые они появились в Северной Америке в XVIII в. и имели две или три мачты, снабженные только косыми парусами (гафельные шхуны). Шхуны обладали такими достоинствами, как большая грузоподъемность, хорошая мореходность, возможность ходить очень круто к ветру, они имели на борту меньшую команду, чем того требовали суда с прямым парусным вооружением.

Позволю себе кратко напомнить читателю некоторые понятия принятой на парусных судах терминологии, не менее романтичной, чем вид корабля, идущего под всеми парусами. Представьте себе молодого матроса, впервые ступившего на палубу парусника и в процессе познания азов этой терминологии узнающего, например, что такое фок-бом-брамстеньга-бак-штаг. Голова кругом идет от восхищения! Начну с того, почему шхуны называются гафельными.

Парусные суда получали названия по типу корпуса. Суда с одинаковыми типами корпусов, независимо от размеров и водоизмещения, назывались в зависимости от разновидности парусного вооружения. Например, суда, выбранные В. Берингом для осуществления плавания к берегам Америки, по конструкции корпуса являлись пакетботами, то есть небольшими двух–трехмачтовыми почтово-пассажирскими парусниками, распространенными в Европе XVII в. При этом на них было применено парусное вооружение брига – двухмачтовое с прямыми парусами на обеих мачтах и косым гафельным парусом (контр-бизанью) на кормовой (грот-мачте). От этого название типа судна – пакетбот – не изменилось.

Шхуны отличались характерными «косыми», устанавливаемыми вдоль диаметральной плоскости судна главными парусами, имевшими форму неправильного четырехугольника. Нижняя часть паруса крепилась к горизонтальному рангоутному дереву – гику, – опиравшемуся одним концом – пятой – в мачту и имевшему на ней вертлюг. Верхний край паруса крепился к гафелю, представлявшему собой наклонное рангоутное дерево, поднимавшееся по мачте и упиравшееся в нее пятой. Паруса, поднимавшиеся на гафеле, назывались гафельными. Отсюда и происходит наименование парусника.

Кроме главных парусов, на шхуне, как и на каждом паруснике, имелось много дополнительных – стаксели, кливеры, топсели, трисели и другие. Чем больше была их общая площадь, тем полнее использовалась энергия ветра, судно развивало большую скорость. Дополнительные паруса также улучшали маневренность.

Приписанные к Петропавловску-на-Камчатке шхуны были деревянными трехмачтовыми судами. В их носовой части, под полубаком размещался кубрик для матросов, отапливаемый камельком – чугунной, в форме небольшой цилиндрической бочки печкой. На главной палубе, с правого борта впритык к полубаку, находилась пристройка – баня, рассчитанная на двух–трех человек. Она состояла из двух небольших помещений: предбанника и помывочного. Камелек, установленный в центре помывочного помещения, имел размеры несколько большие, чем тот, который стоял в кубрике, а его плита была окантована металлическим буртиком. На плите размещалось с десяток чугунных шаров диаметром сантиметров семь–девять. Рядом стояли две деревянные двухцентнеровые бочки для воды. У противоположной стены располагались скамья и деревянные ушата. Еще одним обязательным атрибутом бани были металлические клещи, по типу кузнечных, служившие для переноса чугунных шаров. Процесс подготовки бани состоял из накачивания ручным насосом-альвеером воды в бочки, растопки и поддержания интенсивного горения угля в камельке. Когда плита камелька раска-

лялась и шары на ее поверхности достаточно нагревались, их следовало клещами перебросить в одну из бочек. Остывшие шары вынимались и снова укладывались на плиту. Эту операцию продолжали до тех пор, пока вода в бочке не становилась горячей. Теперь можно мыться. Помещение пышет жаром. При желании попариться достаточно было брызнуть водой на раскаленный камелек.

Комсостав, повар и мотористы жили в кормовой надстройке, которая начиналась сразу за бизань-мачтой. Там же находились столовая, камбуз, радиорубка. Под надстройкой располагалось машинное отделение. Палуба над надстройкой – шканцы – служила рабочим местом вахтенных штурманов. С нее вели обзор, командовали постановкой парусов и грузовыми операциями. На шканцах был установлен нактоуз с компасом для пеленгов. С кормовой части шканцы ограничивались рулевой рубкой, поднявшейся чуть ниже нактоуза. Сюда же, на шканцы, выводилась выхлопная труба главного двигателя. Проходя сквозь палубу, она разветвлялась и укладывалась на шканцы поперек судна за пределы надстройки, не достигая фальшбортов. Широкие планширы часто использовались для хождения вдоль судна, особенно в кормовой части в тех случаях, когда проход был занят. На развилке выхлопных труб стоял «переключатель» выхлопа в правую или левую трубу, в зависимости от направления ветра, так чтобы искра не попала на паруса. Строго говоря, двигатель, работавший на гребной вал, был не главным, а вспомогательным. Предназначался он для движения и маневрирования в акватории порта, в узкостях, в устьях рек или при полном штиле, равно как и сильном шторме, когда нельзя было ставить паруса.

Внешние ощущения и условия быта на паруснике заметно отличаются от ощущений и быта на судах с силовыми установками. Во-первых, нет постоянного уютного тепла в жилых помещениях, но нет и грязи от угольной пыли, нет шума и вибраций от работающих дизелей. Вторая особенность – хорошо прослушивается плеск воды в льялах, удары волн о корпус и скрип рангоута. Еще одна особенность парусника – сырость. Пронизывающая сырость, от которой можно было спастись, только растопив камелек в кубрике, на что не всегда хватало времени. И это в самое теплое время года (с наступлением холодов и осенних штормов шхуны становились на отстой). Лес мачт двадцати кораблей, сбившихся на зиму в уголке гавани, послужил возникновению среди петропавловчан поэтического названия – «королевская флотилия». Но невольно содрогаешься при мысли о моряках прошедших столетий, которые плавали в условиях зимних штормов и в полярных морях.

На парусниках матросы не раздевались для сна, кроме времени стоянок, так как внезапный шквал ветра мог в любую минуту создать ава-

рийную ситуацию. Их свободное время начиналось с сушки промоченной верхней одежды.

Было на шхунах и еще одно, деликатное, неудобство – единственный гальюн с одним унитазом на весь экипаж. В обычных условиях пользование этим общественным объектом было привилегией комсостава и кока. Рядовой состав, как и в средние века, довольствовался местом на сетке, натянутой под бушпритом. Находившегося здесь неизбежно ожидал каскад брызг от разбиваемых форштевнем волн. Еще сложнее было в штормовую погоду, когда сетка постоянно находилась в кипящей пене и, порой, погружалась в воду. В такие дни поневоле всем приходилось пользоваться одним ватерклозетом. Но днем дизель-генератор не работал, а соответственно, не работала и фановая система. Для того чтобы смыть унитаз, воду надо было ведром зачерпнуть из-за борта. При скорости судна 6–8 узлов сделать это было не очень просто. Привязанное к шкертику ведро нужно было бросить вперед по ходу судна как можно дальше, но таким образом, чтобы оно упало на воду вверх дном под небольшим углом к поверхности. Проплывающее мимо борта наполненное ведро следовало успеть вовремя выхватить из воды. Если мгновение было упущено, ведро оказывалось «на буксире» и удержать его не представлялось возможным.

При поставленных парусах и свежем ветре парусные суда бортовой качки не знают. Ветер, упираясь в «стену» парусов, удерживает их от качки. По этой же причине для изменения курса нужно было приложить усилия двух – трех человек – иначе ветер «не пускал». В этом смысле работа рулевого на паруснике много легче чем, например, на ледоколе – судно не рыскает. Его задача – следить за компасом и, когда отклонение от курса достигнет установленной капитаном или вахтенным штурманом величины, вызывать помощников для перекладки руля. После установки судна по курсу штурвал крепился шкертами за рукоятки к встроенным в палубу рымам, и рулевому оставалось пассивно следить за показаниями компаса. Часто эту функцию исполнял вахтенный штурман, освобождая матроса для ведения текущих работ.

В условиях прибрежного плавания географическая характеристика береговой полосы имела большое значение. Рейсы по западному побережью Камчатки для матросов были, видимо, легче, чем по восточному, в том смысле, что даже в относительно благоприятную погоду паруса устанавливались «от мыса до мыса». При проходе траверза очередного мыса (Шипунского, Кроноцкого, Камчатского и прочих) ветер шквальным рывком менял направление. Следовало менять угол постановки парусов, а порой – и галс, снова устанавливать судно по курсу. Через несколько часов все это повторялось, так как вновь приближался

очередной мыс. Ночью эти работы проводить было сложнее, так как палуба не освещалась.

Шхуна брала на борт до 250 тонн груза. Люки двух трюмов размещались между фоком и гротом (трюм № 1), гротом и бизанью (трюм № 2). У фок- и грот-мачт стояли по одной лебедке с приводом от одноцилиндрового дизеля. Лебедки служили для подъема главных парусов, для выборки якоря и для грузовых операций. Грузовых стрел на шхунах не было. Их заменяли гики. Для проведения грузовых операций с гика снимался парус, на нок крепился блок, через который пропускался шкентель, на конец которого навешивался гак, после чего гик превращался в грузовую стрелу. Топенантом служил гардель (трос для подъема гафеля). В качестве оттяжек использовались шкоты (многошкивные тали, служившие для установки гика под нужным углом к ветру).

Не знаю, существовали ли тогда в порту такелажные мастерские, но все такелажные работы – изготовление грузовых сеток, стропов, плетение кранцев, груш, ремонт парусов – экипаж производил своими силами. Грузы были самые разнообразные: мешки, бочки, ящики, металл, лес и прочее. Естественно, на все случаи специальных стропов не имелось, поэтому в ходу были «гачный узел» и «выбленка». Зацепленный гаком груз поднимался к ноку, шкотами вручную гик выводился за борт, и груз опускался. Преимущества (и недостатки) гачного узла заключались в том, что при ослаблении стропа он развязывался самостоятельно.

Характерными и естественными операциями для парусника были установка парусов и управление ими, обуславливаемые сменой направления и силы ветра, необходимостью изменения скорости хода, проведения маневра. Выше уже упоминалось о том, что косое парусное вооружение не требовало большого количества матросов, но в любом случае они должны были иметь особую квалификацию. Однако XIX в. давно канул в Лету, и матросов-парусников Камчатрыбпрому взять было негде. В силу этого обстоятельства на шхунах устанавливались только главные паруса и, в качестве вспомогательных, кливер, мидель-кливер и форстень-стаксель, именуемый просто «стаксель». Другие стаксели, равно как и кливеры, топсели и трисели никогда не ставились, так как из-за отсутствия профессиональных матросов-парусников работать с ними было просто некому. Главные паруса поднимались лебедками. С этой задачей легко справлялись пятеро матросов и мотористы.

Сложнее было со штурманским составом. В качестве капитанов пригласили часть штурманов из числа архангельских поморов, но у них не было дипломов, соответствовавших характеру плавания и водоизмещению судов. Со временем, их сняли с должностей капитанов и заменили штурманами, обладавшими соответствующими дипломами, но не

имевшими практики работы на парусниках. Поморы же от должностей «опытных штурманов» под командой «неопытных» капитанов отказались и вернулись на родину.

Как следствие этого, произошел ряд аварий (поломка мачт) и критических, но, к счастью, закончившихся благополучно, ситуаций. Было даже одно кораблекрушение («Янтарь»)[1]. В результате Камчатрыбпром решил переоборудовать парусно-моторные шхуны в «моторные». У них спилили бушприты, на мачтах срезали стеньги, а вспомогательные двигатели отныне обрели статус «главных», но справиться с новыми обязанностями не смогли, и вскоре все шхуны были списаны. Они использовались как причалы[2].

Так перестала существовать парусная «королевская флотилия» Камчатки XX в. Вот перечень входивших в нее судов: «Акиба», «Актиния», «Белек», «Глобус», «Жемчуг», «Звезда», «Кальмар», «Коралл», «Комета», «Краб», «Креветка», «Медуза», «Мидия», «Нептуния», «Омар», «Осьминог», «Трепанг», «Ульва», «Янтарь» и шхуна-барк (баркентина) «Юнга»[3].

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] Шхуна «Янтарь» утром 17 мая 1954 г. снялась из Петропавловска на западное побережье в Митогинский рыбокомбинат, имея на борту 210 т разного груза. Днем 19 мая шхуна налетела на риф возле западного берега о. Шумшу и получила пробоины в трюме и форпике. Капитан решил идти в Северо-Курильск, откачивая воду всеми имеющимися средствами. Вечером на помощь подошел рефрижератор, на который удалось передать часть груза. Экипаж оставил шхуну ночью 20 мая. Вскоре дрейфующее судно выбросило на берег. Убытки от аварии составили 2.340.849 руб., из них на стоимость самой шхуны пришлись 632.834 руб.

[2] По некоторым данным, корпуса отдельных шхун, стоявших на приколе, в 1960-х гг. использовались как общежития.

[3] Остатки одного из последних судов «королевской флотилии» можно наблюдать и сегодня. Они находятся на городском пляже на Озерновской косе. Эту шхуну, название которой установить пока не удалось, выбросило на берег в середине 1950-х гг.

В рубрике «Ветераны вспоминают минувшие дни...» представляем материалы о некоторых сторонах деятельности береговых предприятий рыбной промышленности Камчатки в пору их становления (1920–1930-е гг.) и в завершающем военном 1945 г.

Наиболее ранние воспоминания знакомят читателей с началом работы первого государственного рыбоконсервного завода, пущенного в Усть-Камчатске в 1927 г. Их представил один из его работников – Жуйков. К сожалению, мы мало знаем о нем: пока нам неизвестны даже инициалы этого участника промышленного освоения полуострова.

Второе свидетельство принадлежит ветерану Камчатрыбфлота Григорию Федоровичу Буйволу, длительное время работавшему мотористом и механиком на промысловых и транспортных судах. Оно охватывает восьмилетний период деятельности Жупановского рыбокомбината (1932–1939 гг.) и является частью более полных мемуаров, которые, как мы надеемся, увидят свет в последующем.

О героизме воинов-освободителей Курильских островов знают многие. Менее известно об участии в этой десантной операции тружеников Камчатки. Публикуемые записки об этом эпизоде недавней камчатской истории принадлежат Александру Ивановичу Пименову, работавшему в 1945 г. директором рыбокомбината им. А. И. Микояна (ныне пос. Октябрьский).

Возможно, что неумолимое Время и особенности человеческой памяти внесли какие-то неточности в эти искренние и непринужденные воспоминания. Тем не менее, это не умаляет их важности для последующих поколений камчатцев.

ПЕРВЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАВОД

В апреле 1923 г. цунами смыло рыбоконсервный завод частной фирмы «Демби и К°» в Усть-Камчатке, построенный в 1910 г. В ноябре 1924 года Дальревком принял решение о разработке проекта строительства в устье реки Камчатки государственного предприятия. Его сооружение началось 5 апреля 1927 г. на Дембиевской косе в Усть-Камчатске. Завод, принадлежавший Дальгосрыбтресту, размещался неподалеку от разрушенного предприятия Демби.

Производственные и бытовые помещения завода были построены в рекордно короткие сроки. Их возводила плотницкая артель Глухова. К началу работы завода она сдала следующие объекты: барак № 10, дом № 9, столовую, материальный склад № 4, больницу № 14 и продолжала сооружение барака № 13. Размеры основного консервного цеха предприятия составляли: длина – 81,67, ширина – 24,2 и высота – 4,6 м.

Первым заводоуправляющим стал В. И. Волков, его помощником – А. Л. Лузин, главным инженером трудился норвежский специалист-консервщик

И. С. Саген. В первые годы деятельности предприятия рабочих на него привозили из Владивостока и Японии, их общая численность составляла 600–650 чел.

Консервное оборудование Амторг закупил в США. Стоимость одной производственной линии составляла 90 тыс. руб. Общие затраты на сооружение завода достигли 1200 тыс. руб. Промфинплан на первый сезон работы устанавливался в объеме 1240 тыс. руб. Фактически же было выпущено продукции на сумму 2125 тыс. руб.

Первые консервы из рыб лососевых пород сошли с технологических линий в двадцатых числах июня 1927 г. Завод обеспечивался сырьем гословом и скупом. Рыба приобреталась у жителей селений Усть-Камчатск, Николавка, Черный Яр, Березовый Яр, Хваленка, Нижне-Камчатск и др. В первые годы работы предприятия действовали следующие закупочные цены (за штуку): чавыча – 1 руб., нерка, кета, кижуч – 19–22 коп. Среднемесячная заработная плата в 1928 г. составляла: у русских рабочих – 110 руб., у японцев – 100 иен.

В 1936 г. в Усть-Камчатском районе действовало уже три советских консервных завода общей производительностью до 900 банок в минуту.

В 1987 г. в адрес администрации завода из Москвы пришло письмо, в котором один из его первых работников делился своими воспоминаниями о начальном периоде деятельности предприятия (воспроизводится с некоторыми сокращениями, сохранен стиль автора).

Рыбоконсервное производство на Дальнем Востоке возникло по русской инициативе. Однако оно не получило в дальнейшем своего развития. В 1910 году, когда японцы построили свой первый рыбоконсервный завод на Дальнем Востоке, у русских уже было три завода[1]. В том же году было выработано лососевых консервов: русскими – 9300 ящиков, японцами – 700 ящиков. Но в 1917 году была картина уже другая: русские – 239, 2 тыс. ящиков, японцы на 18 заводах – 651,7 тыс. ящиков.

Вообще-то начало советской рыбной промышленности на Дальнем Востоке надо считать с 1924 года, когда было создано ОКАРО (Охотско-Камчатское рыбопромышленное общество), куда входили и кооперативные предприятия.

В 1925 г. постановлением Дальревкома был создан Дальгосрыбтрест. В 1927 году было создано АКО (Акционерное Камчатское рыбопромышленное общество), к которому отошли от Дальгосрыбтреста предприятия Охотского района и Камчатки.

Я – участник строительства первого советского лососевого завода не только на Дальнем Востоке, но и в Союзе, а также эксплуатации его.

В апреле 1927 года на береговую полосу Усть-Камчатского рыбопромыслового района, покрытую более чем двухметровой высоты снеговым покровом, был высажен десант строителей, состоявший из японцев и русских, прибывших для строительства первого Усть-Камчатского РКЗ на месте бывшего рыбоконсервного завода Демби, смытого цунами в 1923 году. Затем прибыло из США консервное оборудование, американ-

ские специалисты фирмы-поставщика, советские специалисты во главе с Д. С. Елисеевым[2] и работницы для обслуживания линий завода.

Случилась беда: в бараке, занятом японскими рабочими, из-за их небрежности ночью возник пожар, и два японца погибли[3]. Их кремировали, то есть сожгли на костре, а пепел приготовили для отправки на родину. Этим воспользовались настроенные против советской страны японцы, внедренные в среду прибывших рабочих из Японии, устроили забастовку, в результате которой половина рабочих, а вместе с ними сэндо, цуяко (переводчик) и теба (писарь) были отправлены в Японию из-за отказа работать. Расчет авторов устроенного саботажа был на то, что будет сорвана постройка первого советского завода в одном из главных мест лова красной и производства из нее консервов, запроданных авансом советской стороной[4].

Случилась вторая беда: во время выгрузки прибывшего консервного оборудования из США крупногабаритный котел, направленный через бар реки на спаренных кунгасах, затонул на подходе к бару. Только оперативность работников Дальгосрыбтреста позволила довольно быстро получить из США второй котел и его смонтировать. Из-за этой аварии не смогли пустить в эксплуатацию завод к началу путины красной (8 июня). Завод начал работать позже намеченного срока на 8–10 дней, и мне пришлось сдавать пойманную красную советскими орудиями лова на соседний японский (1-й Нитиро)[5] все дни до пуска завода[6].

Красная в тот год, особенно в первый ход, шла очень хорошо, и было очень больно отдавать красную японцам, нашим конкурентам. Другого выхода не было: не было у нас судов-рефрижераторов, чтобы принять рыбу и вывезти ее на материк.

После отъезда забастовавших японских рабочих мне было поручено выполнять обязанности сэндо, цуяку и теба в отношении оставшихся работать японцев. Так я выполнял не только эти обязанности, но и свою основную – приемщика рыбы от рыбаков-крестьян, которые вели лов красной от устья до Средне-Камчатска.

Сорвать поставку консервов не удалось нашим недругам: первая партия красной в количестве 40 тыс. ящиков была погружена на английский пароход, прибывший в Усть-Камчатск, и отправлена в Англию покупателю. Претензий по качеству не было: они оказались выше, чем у японских фирм, имевших многолетний опыт изготовления консервов, мы же выступили на мировой рынок, да еще такой придирчивый, как английский, впервые, не посрамив себя.

Строительство лососевых рыбоконсервных заводов происходило так: в 1927 году построен первый – усть-камчатский РКЗ, на нем было четыре линии, в 1928 году построен второй завод – в Озерной, кажется, шестилинейный. Тут я могу допустить ошибку, в том году я был в армии[7].

В 1929 году на мысе Шуберта был построен небольшой однолинейный завод под флагом фирмы «Братья Люри»[8].

Там же, в Усть-Камчатском заливе, действовало три японских завода, принадлежащих фирме Нитиро Ге Ге, один рядом с нашим заводом, второй на Цуцумской протоке, третий – далее в сторону мыса Шуберта, несколько ближе от устья реки Камчатки, чем завод Люри.

На первой линии, из четырех на заводе, работала Танклер Е. И., в 1927, 1928 и 1929 годах, а в 1930 году она стала моей супругой, и я в этом же году, будучи назначен на работу в Японию, увез ее с собой.

Я буду рад, если смог внести ясность в некоторые вопросы нашей дальневосточной истории и рыбной промышленности, которой я отдал себя без остатка.

Жуйков. Москва. 1987 год.

Материал к публикации подготовил В. И. Борисов

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] В 1910 г. на Камчатке работали два русских рыбоконсервных завода: первый – «Камчатского консервного товарищества» – предпринимателей А. Г. Демби и Х. П. Бирича в Усть-Камчатске и второй К. В. Эккермана в районе Паланы на западном побережье полуострова.

[2] Д. С. Елисеев – заведующий производством.

[3] Газета «Полярная звезда» 17 апреля 1927 г. сообщала об этом происшествии следующее: «15 апреля в Усть-Камчатске на заводе Рыбтреста от неизвестной причины возник пожар. Есть человеческие жертвы. Причины пожара выясняются».

[4] Забастовка японцев была вызвана жестокостью их администрации. Она произошла в начале июня 1927 г. Старший сендо Савада избил выборного представителя рабочих Осаву. Затем в лакировальном отделении он ударил еще одного японца, а при отъезде заявил им, что «бил и бить будет». Вечером того же дня помощник сендо побил больного. Рабочие были возмущены и, требуя принятия мер, заявили, что объявят забастовку. Заводоуправление вызвало японскую администрацию и потребовало принести извинения. В ответ сендо отдал распоряжение своим рабочим не выходить на работу. После разъяснений советской стороны японцы возобновили работу. Их администрация, утратившая авторитет среди рабочих, извинилась за побои, но заявила, что находиться в таких условиях не будет и уехала на морской участок. За сендо последовали 40 чел., часть из них потом вернулась. На заводе осталось 194 чел. разных специальностей и восемь представителей старой администрации. Завком совместно с японцами назначил новую администрацию из числа ранее трудившихся на подобных должностях, и представил их на утверждение управляющему заводом. После этого работа продолжилась.

[5] Подразумевается консервный завод № 1 японской фирмы «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша».

[6] Из-за того, что завод не удалось запустить до начала рунного хода, он не смог переработать выделенное ему количество нерки. Выловленные 700 тыс. шт. лососей продали японцам. Позже Дальрыба дополнительно разрешила поймать еще 500 тыс. В результате вместо плановых 80 тыс. ящ. консервов из-за позднего пуска и неопытности рабочих было выработано 57. При этом значительное количество банок оказалось с браком. Местное население, сдававшее заводу рыбу, зачастую вовремя не извещалось о прекращении ее приема, чем вызывалось его неудовольствие и подрывался авторитет государственного предприятия.

[7] По проекту усть-камчатский РКЗ № 1 должен был иметь девять консервных линий, фактически в 1927 г. работало шесть. Озерновский РКЗ, пущенный в 1928 г., имел три линии.

[8] Весной 1929 г. торговый дом «Бр. Люри», используя кредит ДВбанка, решил построить в усть-камчатском районе еще один РКЗ. С вводом его в действие численность советских и японских предприятий здесь должна была сравняться. Завод располагался на вновь открытом морском участке № 241к. По проекту на нем предполагалось иметь две линии, но в действительности была установлена только одна по выпуску однофунтовых банок, а также дополнительно к ней резательная и набивочная машины.

Г. Ф. БУЙВОЛ

ИСТОРИЯ ОДНОЙ СУДЬБЫ

Григорий Федорович Буйвол родился в 1912 г. в с. Черниговка Черниговского района Приморской области в большой семье, состоявшей из деда, бабушки, родителей и шестерых детей: трех братьев и трех сестер. Все его предки жили на Украине. В 1910 г. семья переехала на Дальний Восток в Приморье. Здесь осело множество украинцев, раньше живших в селеньях Черниговках, Сиваковка, Хороль, Лучки, Монастырище, Халкидон, Владимировка. Эти названия они дали своим новым поселкам. После рождения Григория родители записали его русским, так как он появился на свет на российской земле.

В детстве Григорий мечтал получить образование и работать машинистом паровоза. В 1928 г. он закончил семь классов черниговской школы второй ступени и уехал во Владивосток. Здесь он поступил в Первореченское железнодорожное фабрично-заводское училище, но хотя и сдал экзамены на «отлично», из-за высокого конкурса на специальность паровозного машиниста не попал. Приемная комиссия предложила юноше стать путейцем. Закончив учебу в 1930 г., он полгода проработал помощником мастера путевого участка на станции Спасск, однако в этой профессии себя не нашел.

В конце 1930 г. Г. Ф. Буйвол поступил на курсы механиков-мотористов с правом самостоятельного управления двигателями мощностью до 50 л.с., стоявшими на промысловых судах. Эти курсы работали при владивостокском Дальгосрыбтресте. В 1931 г. он начал работать в тресте мотористом кавасаки, ловил сельдь-иваси вдоль побережья Приморья от границы с Кореей до б. Светлая.

В 1932 г. он уехал на Камчатку, где до 1936 г. трудился мотористом на промысловых судах Жупановского рыбокомбината. В 1936 г. был направлен во Владивосток на курсы механиков-дизелистов 3-го разряда при Дальневосточном государственном морском пароходстве. В 1937 г., закончив учебу, вернулся в Жупаново, где стал механиком промыслового флота комбината.

18 июля 1941 г., вскоре после начала Великой Отечественной войны, был призван в армию, и в октябре 1941 г. попал на фронт. Три года участвовал в боях на полуострове Рыбачий в составе артдивизиона 63-ей бригады морской пехоты Северного флота. 10 октября 1944 г. во время боев за г. Петсамо (Печенга), получил осколочное ранение в правую ногу. В настоящее время Г. Ф. Буйвол является инвалидом войны.

25 ноября 1945 г. он был демобилизован и отправился во Владивосток, куда прибыл 31 декабря. С февраля 1946 г. Г. Ф. Буйвол работал судовым механиком в Камчатрыбфлоте. Вскоре его командировали в Финляндию наблюдать за постройкой деревянных парусно-моторных шхун, предназначенных для рыбной промышленности Камчатки. В качестве второго механика он принимал участие в перегоне на полуостров шхуны «Коралл».

В 1949 г. учился во владивостокском морском техникуме на курсах судовых механиков-дизелистов 2-го разряда. По окончании курсов сдал экзамены и защитил дипломный проект по двигателю мощностью 2500 л.с. 20 декабря 1950 г. приказом Министерства рыбной промышленности СССР получил звание «Техник-лейтенант флота рыбной промышленности 2-го ранга». Такие персональные звания были введены указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июня 1949 г.

В 1951 г., выплавав установленный ценз, стал механиком 1-го разряда. В 1954 гг. перегонял на Камчатку теплоход «Оленск», затем работал на нем старшим механиком до 1957 г. Затем был назначен групповым механиком Управления тралового и рефрижераторного флота. В 1955 г. награжден почетным знаком «Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности СССР».

В 1960 г. был командирован в китайский порт Дальний за портовым буксиром «Сигнальный». В 1963 г. закончил среднее Петропавловск-Камчатское мореходное училище, приобретя квалификацию судомеханика-универсала.

Выйдя летом 1969 г. на пенсию, уехал с Камчатки на Украину. На новом месте активно занялся общественной работой, был председателем садоводческого общества, заседателем народного суда, возглавлял совет пенсионеров. Продолжал работать и на производстве: оператором котельной, старшим машинистом смены. Трудовую деятельность завершил в конце 1990 г. Ныне проживает в г. Киеве.

… Жупановский рыбокомбинат располагался на восточном побережье Камчатки примерно в ста двадцати километрах от Петропавловска. Он стоял на берегу небольшой бухты, в которую впадала речка Семлячка. Это же название имел и поселок комбината. Комбинат состоял из двух баз: первой (центральной) и второй, находившейся от нее в сорока километрах. Между базами недалеко от берега стоял действующий вул-

кан Карымский. Нередко он взрывался, выбрасывая громадные тучи белого пепла, иногда достигавшие даже Петропавловска.

Комбинат принадлежал частной фирме «Дальрыбопродукт», в 1932–1933 гг. им управлял Сухачев, который позже возглавлял и сам «Дальрыбопродукт». На комбинате имелись консервный завод, построенный японцами, небольшая электростанция, больница, административное здание, столовая, зал, служивший клубом, котельная с паровой лебедкой, предназначенной для спуска на воду плавсредств и подъема их на берег.

Комбинатский катер назывался «Север». Кроме него, имелись два моторных кавасаки японской постройки и несколько кунгасов, применявшиеся для лова рыбы и перевозки грузов.

В прибрежных водах комбината в то время было много рыбы и крабов. В большом количестве ловилась знаменитая крупная жупановская сельдь, жирность которой доходила до 35%. При ее жарке на сковороду не нужно было добавлять масла: рыба и так вся плавала в жире. Лосось (кета, чавыча, кижуч, горбуша) консервировался и засаливался. Солили и сельдь, много консервировали крабов. Вся эта продукция шла в основном на экспорт. Спустя несколько лет сельдь исчезла. Еще мы ловили с катера и кунгасов треску, она хватала крючок с любой насадкой. Ее добывали на больших глубинах, в неводы она не попадала, так как сети ставились у берега на малой глубине.

В начале 1932 г. я устроился на работу в фирму «Дальрыбопродукт» в должности моториста Жупановского рыбокомбината. В апреле 1932 г. во Владивосток пришел японский пароход «Шокую-Мару» с японцами. Посадив наших рыбаков, в том числе и меня, пароход ушел в море и на пятые сутки прибыл на рейд комбината, встав на якоре в бухте. Бухта оказалась забита льдом и шугой. На борту парохода находились кунгасы, один из которых японцы спустили на воду. Нас посадили в него и на веслах, рискуя жизнью людей, высадили на плоский камень, выступавший в море со стороны бухты. Так они сделали несколько рейсов. Пассажиры высаживались на ходу кунгаса, выпрыгивая на камень, омываемый волнами.

Как только мы прибыли на комбинат, сразу же начали снаряжать катер к спуску на воду, развели котел, подняли в нем пары и пустили лебедку. Спустив катер и кунгас, приступили с их помощью к разгрузке парохода. После выгрузки судно ушло, а мы стали готовиться к путине. Команда «Севера» в составе старшины, моториста (меня) и матроса обратилась к управляющему комбинатом Сухачеву за разрешением выдать нам спецробу, положенную катерникам государственных предприятий. Так как управляющий частной фирмой такого разрешения не дал, мы отказались работать, и только после этого нам выдали спецодежду.

Всю подготовку к путине, а после нее лов рыбы и крабов производили совместно с японцами. В дальнейшем наши рыбаки использовали опыт, полученный в ходе этой общей работы, в своей деятельности. Руководителем японских рыбаков был так называемый «сендо». Все его распоряжения выполнялись быстро и беспрекословно, малейшие нарушения строго наказывались физически. Дисциплина у японцев была идеальная.

По окончании промыслового сезона я вернулся во Владивосток, где «Дальрыбопродукт» зачислил меня в резерв. Всю зиму я ничего не делал, а деньги получал своевременно.

В апреле 1933 г. снова пришел «Шокую-Мару» с японцами, принял на борт наших рыбаков, в том числе и меня, и отправился на Камчатку. По пути пароход зашел в японский порт Муроран, где принял запасы бункерного угля. Здесь я стал очевидцем того, как в Японии распределялся труд между мужчинами и женщинами. На погрузке угля работали как первые, так и вторые. Они в небольших корзинах носили уголь по трапам и высыпали его в бункеры парохода.

В комбинате японцы посадили нас на кунгас и на веслах доставили в бухту. Льда в этом году здесь не было, поэтому мы высадились на берег без каких-либо осложнений. После разгрузки парохода началась обычная работа по лову рыбы и крабов, изготовлению из них консервов.

Среди лета произошел трагический случай. Японский сендо решил поехать на вторую базу и проверить состояние дел, как наши и японские рыбаки ловили там рыбу. В это время я был мотористом на кавасаки. После того как мы прибыли на место, начало штормить. Сендо, убедившись, что на второй базе все в порядке, решил вернуться на центральную. Шторм усиливался, но сендо, невзирая на наши просьбы переждать его, категорически с нами не согласился. Мы вышли в море, взяв курс на центральную базу. Шторм все усиливался, нам противостояли сильный ветер с дождем и встречные волны, море затянуло туманом.

Когда мы подходили к месту, шторм достиг восьми–девяти баллов. Возвращаться назад возможности уже не было: у нас оставалось мало топлива, так как мы израсходовали его во время медленного движения навстречу ветру и волнам. Перед заходом в бухту на руль встал сам сендо. Первая волна опустила нас на плоский подводный риф, и кавасаки, ударившись о каменную плиту, потерял руль. Он стал неуправляемым, и в это время вторая волна накрыла нас. В машинное отделение попало много воды, но, несмотря на это, двигатель, залитый до половины высоты, продолжал работать. Мы, действуя то передним, то задним ходом, ставили кавасаки носом против волны. На берегу японцы, увидев все это, начали, рискуя жизнью, спускать шлюпки, для того чтобы подать нам буксирный конец. Их первую и вторую шлюпки опрокинули

волны, и только третья, преодолев прибойный барьер у берега, с большого расстояния смогла доставить нам выброску.

С ее помощью мы приняли конец буксира и закрепили его. К этому времени двигатель на нашем судне остановился, так как машинное отделение было уже полностью заполнено водой.

На буксире нас лебедкой подтянули к берегу, буксирный конец заменили тросом и кавасаки вытащили на берег. Сендо построил всех своих рыбаков и, видимо, заметив плохую работу трех японцев, произнес речь по-японски. Затем он подошел к этим трем рыбакам и по очереди поднес им крепкие оплеухи. Невзирая на это, они низко кланялись ему и благодарили за справедливое наказание.

В конце сезона пароход «Шокую-Мару» пришел на комбинат, погрузил всю приготовленную продукцию и ушел в Японию, не заходя во Владивосток. Больше он здесь не появлялся.

В 1933 г. фирма, владевшая комбинатом, вероятно, обанкротилась. Была объявлена продажа предприятия, на его территории висело объявление об этом. С 1934 г. Жупановский рыбокомбинат вошел в состав Акционерного Камчатского общества (АКО). Всем рыбакам и работникам комбината предложили, по желанию, остаться на зиму, а затем – на постоянное проживание в поселке и работу. Все согласились, и с этого времени началось освоение жупановского района и Камчатки в целом.

Вспоминаю таких своих товарищей, как старшину катера Горбушина, моториста Романишина, слесарей-мотористов Булатова и Илларионова, слесарей завода Карпова, Губанова, токаря Лихачева, начальника электростанции Титова, директора комбината Надибаидзе и многих других, заслуживших того, чтобы их помнили. Эти труженики, не считаясь со временем, выходили на работу, устраняли дефекты механизмов, предотвращая простои флота и консервного оборудования.

Однажды, сейчас уже точно не помню в каком году, в начале путины на комбинате оставалось мало топлива. Поставок его не ожидалось. Директор комбината Надибаидзе послал меня в б. Ольга, расположенную недалеко от нашего предприятия, позаимствовать топливо, дабы не сорвать лов рыбы и выпуск продукции. В бухте работала экспедиция, искавшая нефть, располагавшая большим количеством бочек с разным горючим.

Бухта была открыта со всех сторон морским ветрам и волнам, поэтому стоянка в ней на рейде в штормовую погоду оказалась невозможной. Перед нашим приходом единственный катер экспедиции был выброшен на берег и наполовину занесен песком. Видимо, поэтому нефтяники не смогли стянуть его на воду.

Начальник экспедиции разрешил выдать нам требующееся количество горючего и вручил мне для передачи директору комбината бутылку,

заполненную сырой нефтью, просачивавшейся из-под земли в овраге, по которому протекал ручей. Он сказал, что на ней без перегонки могут работать двигатели тракторов. Просьбу начальника экспедиции я выполнил, отдав бутылку с пробой лично директору.

В мое пребывание на Камчатке я слышал, что на ее западном побережье были построены вышки и велось бурение скважин. Там будто бы имелся выход нефтеконденсатов, но промышленных залежей нефти не нашли. Камчатка часто страдала от несвоевременного завоза топлива.

В начале марта 1934 г. на рыбокомбинате произошел пожар, в результате которого сгорело здание консервного завода, а все его оборудование вышло из строя. Пожар вспыхнул от неосторожного обращения с огнем.

При заводе находился механический цех с токарным, сверлильным и другими станками. Для отопления этого помещения была установлена печь, выполненная из железной бочки. Рано утром ее растапливала приходившая уборщица с таким расчетом, чтобы помещение было прогрето к началу трудового дня. Рядом располагалось помещение, в котором в керосине или бензине промывали различные детали механизмов. Уборщица, наложив в печь дров, чтобы скорее разжечь ее, решила положить в топку тряпку, намоченную в бензине. Когда она несла ее из соседнего помещения, капли бензина, стекавшие с тряпки, оставили легковоспламеняющийся след.

После того как женщина зажгла спичку, бензин вспыхнул, пламя вскоре охватило все здание завода, построенное из дерева. Спустя три четверти часа оно полностью сгорело. Все оборудование нужно было капитально ремонтировать или заменять новым. Но такой возможности не имелось. Приближалась путина, к ее началу нужно было во что бы то ни стало восстановить производство.

Директор комбината обратился ко всем, кто жил в поселке и мог работать, с просьбой принять участие в постройке нового здания завода и ремонте оборудования. Все люди откликнулись на это и, я бы сказал, работали героически по двенадцать часов в сутки, восстановив завод к началу путины за три месяца.

В первую очередь токарь Лихачев отремонтировал обгоревшие токарный и сверлильный станки. Их перенесли в котельную, где стояла лебедка для вытягивания на берег и спуска на воду плавсредств. Станки приспособили так, чтобы они приводились в действие от паровой машины лебедки. Лихачев, имевший высокую квалификацию, быстро точил детали для оборудования, и самое главное – строго выдерживал их требуемую точность.

Закаточные станки и остальное механическое оборудование было отремонтировано усилиями Лихачева и слесарей Карпова, Булатова,

Губанова и других. Его удалось запустить к началу путины. Все работники комбината старались полностью восстановить завод. Его здание, благодаря наличию строительных материалов, так же было построено быстро. Завод в этом же году перевыполнил план по выпуску крабовых и рыбных консервов.

В декабре 1934 г. к нам пришел пароход с грузом продовольствия, промыслового снаряжения и двумя крупногабаритными автоклавами. Директор комбината поручил начальнику снабжения и мне поехать на судно, установить порядок его разгрузки, а также измерить автоклавы, чтобы по прибытии на берег подготовить для их выгрузки самый большой кунгас.

Еще до нашего прибытия к пароходу начало штормить, а когда мы собрались возвращаться на комбинат, волнение достигло семи–восьми баллов. Капитан парохода предложил нам взять кавасаки на буксир, а людей с него высадить на судно, после чего идти штормовать в море.

Мы со старшиной согласились с решением капитана, а вот начальник снабжения потребовал от старшины вернуться в бухту. Пример 1933 г., когда при заходе в бухту кавасаки потерял руль и его команда чуть не погибла вместе с японцами, причем было это днем, а не ночью, ничему начальника снабжения не научил. Он не принял во внимание наши доводы и заставил старшину следовать к комбинату.

Бухта в это время была забита льдом до самого дна. Когда мы стали заходить в нее, большая волна ударила нам в корму. Когда она сошла, уровень воды упал, и кавасаки днищем ударился о риф и снова потерял руль. Он стал неуправляемым, течение развернуло его левым бортом к надвигающейся большой волне. Судно накрыло водой, смывшей людей. Волна ударила в скулу левого борта, и если бы в это время кавасаки оказался бортом полностью к волне, он был бы опрокинут.

В это время я находился на правом борту возле входа в машинное отделение, а в нем работал моторист Романишин. На крыше машинного отделения, на мое счастье, имелось прочное ограждение (поручни). Когда я увидел, что на нас надвигается большая волна, то крикнул находившимся на палубе «Держитесь!», успев ухватиться двумя руками за ограждение. Волной меня почти выбросило за борт: мои ноги и туловище окунулись в воду до пояса, но затем кавасаки накренился на правый борт и, когда он стал выправляться в нормальное положение, я подтянулся на руках и поднялся на палубу.

Машинное отделение наполовину затопило водой, но двигатель некоторое время еще работал. Переменными ходами мы, как и прошлый раз, поставили судно носом против волны и медленно пошли в строну бухты, уходя от волн и одновременно наблюдая за поверхностью бурлящей воды и льдами. Так мы хотели увидеть смытых людей, чтобы

помочь им. Но никого из них не было видно, не слышали мы и призывов о помощи. Ночь была очень темная, как говорят моряки, «видимость ноль». Полагаю, что волна, смывшая людей, затянула их под лед, откуда всплыть они уже не смогли. Так погибли три человека: начальник снабжения, старшина и матрос нашего кавасаки. Не успели мы далеко отойти от волн, разбивавшихся о плотный лед, как двигатель заглох, залитый водой. На берегу нас ждали, и когда увидели, что мы терпим бедствие, спустили шлюпку и с большим трудом двинулись нам навстречу. Не дойдя до нас нескольких метров, они бросили выброску, которую мы с Романишиным поймали. Затем подтянули с ее помощью буксирный конец и закрепили его. Лебедкой нас вытянули на берег.

Пароход штормовал в море более суток. После того как шторм стих, он вернулся на рейд комбината, был быстро выгружен и ушел дальше. Ранней весной следующего года тела двух погибших выбросило с противоположной стороны бухты на открытом морском берегу. Их похоронили на местном кладбище.

Старожилы-охотники поселка рассказывали, что в 1930 г. при таких же обстоятельствах, но летом, в дневное время, при заходе в бухту в штормовую погоду был залит катер «Север». Его опрокинуло на борт и выбросило на берег. Команда «Севера», состоявшая из трех человек, погибла. Добрые люди поставили им металлический памятник на горе на мысе бухты. Возможно, что он и сейчас стоит там…

Невольно всплывают в памяти строки:

Нелюдимо наше море,
День и ночь шумит оно.
В роковом его просторе
Много жертв погребено.

Японцы отремонтировали катер, и я работал на нем с 1932 по 1936 гг.

В начале 1936 г. двум работникам Жупановского рыбокомбината – мне и укладчице сельди в бочки – присвоили звание стахановцев. В апреле этого же года меня отправили в Петропавловск в управление АКО на первый областной слет стахановцев Камчатки. Там многие делегаты, в том числе и я, выступали, делились своим опытом работы. Об этом слете была выпущена брошюра.

Осенью 1936 г. я возвращался из отпуска и находился во Владивостоке, ожидая пароход на Камчатку. Здесь узнал о том, что при Дальневосточном государственном морском пароходстве открываются курсы механиков-дизелистов 3-го разряда. По телеграфу я обратился к директору комбината с просьбой дать согласие на учебу. Такое согласие пришло, и вскоре меня зачислили на курсы. В мае 1937 г. учеба завершилась, и я с дипломом механика отправился на родной комбинат. Сюда я приехал к началу путины и увидел, что рыбаки-кунгасники на веслах ставят нево-

да, рискуя быть унесенными ветром в море или выброшенными на берег. Два заводских катера и два моторных кавасаки не работали.

Во время моего отсутствия комбинат отправил двигатель с катера «Север» на капитальный ремонт в Петропавловск в механические мастерские АКО. Там при расточке цилиндров и обработке новых поршней были допущены перекосы. Через двое суток работы нам удалось устранить все дефекты и ввести катер в эксплуатацию. В этой работе мне помогали моторист Романишин, слесарь-моторист Илларионов и директор механического завода АКО, если не ошибаюсь, Емельянов.

Осенью 1937 г., по окончании путины, в связи с плохим состоянием деревянного корпуса один из наших катеров был отправлен в Петропавловск на судоверфь. В соответствии с договором, верфь должна была закончить все работы к началу путины 1938 г. В апреле 1938 г. наш директор узнал о том, что катер еще не готов. Он послал меня в командировку для ускорения его ремонта.

Я приехал на судоверфь и увидел, что катер не ремонтируется. Пошел к директору, которым оказался Емельянов, встретивший меня хорошо. Мы с ним много беседовали, он интересовался работой комбината и обещал начать ремонт катера на следующий день. Прожив неделю в Петропавловске, я вновь отправился на верфь и увидел, что работы там еще не начинались. Несмотря на то что членом партии я не был, решил обратиться к секретарю горкома ВКП(б) и попросить его об ускорении ремонта. Это помогло: через три дня работы шли полным ходом. После этого я уехал на комбинат. Ремонт катера был закончен своевременно, о чем нам сообщили на комбинат. На него назначили команду, которая привела судно домой.

6 марта 1938 г. я вышел на лыжах из центральной базы комбината на вторую базу для того, чтобы проверить состояние тамошнего катера. На моем пути лежали три речки, лиман и лед, располагавшийся на десятки километров вдоль берега и в сторону моря. В этот же день я пришел на базу, убедился, что здесь все в порядке и решил на следующий день уйти обратно с тем расчетом, чтобы встретить женский праздник дома.

В ночь с 6 на 7 марта произошло землетрясение силой более пяти баллов, разрушившее лед. Из лимана его вынесло в море. Лед же у берегов моря стоял как обычно, никаких признаков его движения не было видно.

Рано утром по морозу градусов в двадцать, при безветрии, я отправился в обратную дорогу. Решив сократить путь, пошел по прибрежному льду. Недойдя немного до берега, услышал сильный шум, похожий на взрыв. Оказалось, что это оторвался от берега лед, в результате чего образовался разрыв шириной не менее метра. Перебросив лыжи через трещину, я с большого разбега перепрыгнул ее и таким образом спас

себе жизнь. Опоздай я на несколько секунд, был бы унесен в море и никто не узнал бы о моей гибели. Отколовшийся лед имел высоту от уровня воды более метра и был обломан под прямым углом. Землетрясение подорвало его на всем протяжении берега, но он стоял до момента начала отлива, при котором уровень воды в этих местах падает почти на два метра. При этом возникает сильное течение в сторону моря.

На обратном пути в комбинат меня ждали еще два случая, когда я мог лишиться жизни. Пройдя вдоль моря около десятка километров, я подошел к речке Быстрой. Решил идти по берегу против ее течения и искать место, где можно было перейти на другой берег. Пройдя около километра, нашел такой участок. Сняв сапоги и раздевшись до пояса, взял все свое имущество, вошел в воду. До середины реки было воды по колено, но вдруг – проваливаюсь и не чувствую под ногами дна! Быстрое течение понесло меня к устью реки, впадавшей в море. С большим трудом переплыл на другую сторону, но выбраться на берег сразу не смог: над ним нависал толстый лед. Пришлось идти против течения, то опускаясь в воду, то поднимаясь из нее в поисках выхода. Вся моя одежда обледенела, единственное, что не замерзло – это шерстяные носки и чулки. Они-то меня и спасли. Кое-как смог одеться, постепенно разогрелся, встал на лыжи и пошел дальше. Примерно километров через пятнадцать подошел к реке. С этого места был виден дом на ферме, в котором жили астраханские казаки. Они снабжали продовольствием работников нашего комбината. Расстояние до дома было более полукилометра, я видел людей, но как ни кричал, как ни звал на помощь – они меня не слышали: ветер дул в мою сторону.

В устье реки в самом узком месте скопилось несколько льдин. Решил пересечь реку по ним ползком, положив под себя лыжи. Когда дополз до середины реки, одна из льдин начала опрокидываться. Успел передвинуться к ее центру, и она постепенно выровнялась. Буквально не дыша, пополз дальше. Когда льдина вновь пыталась перевернуться, моя правая лыжа оказалась в воде, но я успел ухватиться за нее и вновь засунуть ее под себя.

После того как я выбрался на берег, встал на лыжи и двинулся дальше, но вскоре у побывавшей в воде лыжи из-за замерзания лопнуло крепление. Идти стало невозможно: толщина снега превышала два метра. Чтобы не утонуть в нем, я вновь положил обе лыжи под себя и так пополз к ферме. Когда я уже почти добрался до нее, меня заметили казаки, подбежали, подняли и повели в дом. Они дали мне выпить крепкой браги, чтобы я отогрелся. Пальцы на руках распухли, я думал, что они отморожены. Вскоре руки страшно заболели, от боли я не находил себе места, выходил во двор, тер кожу снегом. Думал, что не ототру, но Бог меня миловал. Долго мучился, но потом боль уменьшилась, я захмелел

от браги и лег спать. Утром увидел, что хозяева отремонтировали мою лыжу. Они накормили меня, после чего я отправился на комбинат, находившийся от фермы в двенадцати километрах. Там я и встретил женский праздник Восьмое марта.

В 1939 г. я работал механиком промыслового флота Жупановского рыбокомбината. В самый разгар путины у нас закончилось топливо. Директор комбината направил меня в командировку в Петропавловск на нефтебазу. В мое распоряжение выделили кавасаки с командой, состоявшей из старшины, моториста и матроса. Для выхода из советских территориальных вод требовалось разрешение начальника пограничной заставы. Ему также следовало докладывать и о возвращении.

Пост пограничной заставы располагался недалеко от второй базы. Получив разрешение, мы вышли в море. В Петропавловске погрузили топливо и отправились на вторую базу, чтобы сообщить о возвращении. Когда мы подходили к месту, то увидели, что там стоят четыре больших японских военных корабля, а в бухте возле реки Жупаново находится наш сторожевик «Дзержинский».

Был воскресный день. Днем раньше японская рыболовная шхуна нарушила границу и зашла в наши территориальные воды. С пограничного поста ее заметили, из реки на перехват вышли два пограничных катера. Они арестовали шхуну за незаконный лов рыбы и привели ее в речку Жупаново. На правом берегу реки в то время располагался рыболовецкий колхоз. К колхозным рыбакам подошел японский военный корабль, на русском языке с него спросили: «Не видели ли вы нашу шхуну?» Рыбаки, не подумав о последствиях, ответили, что она стоит в реке. Спустя некоторое время прибыли еще три японских корабля, перекрывшие нашим судам, в том числе, и «Дзержинскому», выход из бухты.

Японцы выдвинули ультиматум: «Если в воскресенье к двенадцати часам дня шхуна не будет выдана, откроем огонь!». В субботу, после того как они предъявили свои требования, женщин с детьми отправили в поселок колхоза, мужчины же, вооружившиеся чем попало, ночью охраняли берега бухты от возможной высадки японского десанта.

Когда мы заходили в бухту, то проходили мимо японских кораблей. В это время прилетели наши самолеты, которые кружились над японцами. Мы видели, как на их кораблях вращались зенитные орудия. Японцы огня не открывали, видимо, они ждали ответа на ультиматум.

Мы доложили о прибытии начальнику пограничной заставы и запросили у него разрешение следовать на центральную базу. Через некоторое время он пришел к нам сам и позволил идти по назначению. Одновременно к нам обратилась больная женщина, которая должна была срочно ложиться в больницу на центральной базе. Она просила взять ее с собой. Начальник заставы разрешил это, но порекомендовал в случае,

если японцы погонятся за нами, выбрасываться на берег. Километров тридцать морского берега были песчаные, остальные двенадцать – сплошь покрыты камнями и обрывами. Выбрасываться здесь нельзя: это могло грозить явной гибелью и людям, и судну.

Когда мы проходили мимо японцев, то были спокойны, думали, что погони за нами уже не будет. И вдруг, когда мы находились в двенадцатикилометровой зоне и выбрасываться на берег уже не было никакой возможности, увидели появившийся на горизонте японский корабль. Он догонял нас, но приблизиться не мог – не позволяла осадка. Мы решили подойти как можно ближе к берегу, дать максимальный ход и так следовать на базу.

Корабль сравнялся с нами на большом расстоянии и стал сигналить об остановке. Мы продолжали следовать своим маршрутом, не обращая внимания на его сигналы. Тогда корабль остановился и спустил бот с десятком вооруженных моряков, который пошел за нами. Наша скорость и ход бота оказались одинаковы, и он никак не мог догнать нас. Тогда корабль прошел вперед и спустил еще один бот, двинувшийся нам наперерез. Японцы решили взять нас на абордаж. На полном ходу к нам запрыгнули два матроса и офицер. Матрос подбежал к машинному отделению и направил на моториста Романишина винтовку, взвел курок и приготовился стрелять. Я приказал мотористу остановить машину, что он и сделал. В это время к борту подошел бот, и с него высадились еще пять человек. Японцы приказали нам следовать к их кораблю, который затем пошел на вторую базу к месту стоянки остальных. Нас пришвартовали стальными тросами к головному кораблю, на котором находился их самый высокий чин, кажется, адмирал, точно утверждать не могу.

После швартовки нам предложили подняться на палубу. Старшину повели в помещение, а остальных, включая больную женщину, поставили у светового люка машинного отделения. По бокам нас охраняли два человека с направленным на нас оружием. Затем принесли столик и один стул, подошел японец с бумагами и стал по очереди вести допрос.

Когда нас поднимали на палубу, я предупредил всех, что если японцы будут задавать вопросы шпионского характера, надо отвечать, что все мы приехали на один сезон и ничего не знаем. Романишин что-то грубо сказал допрашивавшему его японцу, который приказал матросу поставить его возле вентиляционной трубы, выходившей из машинного отделения. Нас всех отпустили, а Романишина держали до утра, после чего его тоже отпустили. Я сказал допрашивающему о том, что мы простые рыбаки, работаем сезонно и никакого отношения к задержанию японской шхуны не имеем. Ответа на это не последовало.

Перед тем как нам разрешили спуститься на кавасаки, на нем побывал японский офицер, все проверил и, вернувшись, разрешил старшине, мне, женщине и матросу спуститься на судно. Романишину позволили вернуться только утром следующего дня. Так как допрашивавший нас интересовался как мы живем и какие у нас есть продукты, то мы решили показать японцам, что живем неплохо. На виду у японцев, стоявших возле борта корабля, мы стали обедать прямо на палубе кавасаки. Видно было, как они удивлялись: у нас продукты были в изобилии.

Вечером японцы стали вести переговоры флагами с «Дзержинским». Утром в понедельник они спустили катер, в который сели два офицера. Он отправился к нашему кораблю. Один офицер пытался подняться на него, но ему этого не разрешили. Тогда он передал нашим морякам какие-то бумаги и вернулся восвояси.

Полагаю, что вопрос о нашем освобождении и выдаче шхуны в обмен на нас решился в понедельник во второй половине дня. Японцы снова начали вести переговоры с командованием «Дзержинского». Они предложили нам приготовиться к отходу. Вскоре к нам подошел японский катер, но вдруг все приготовления приостановились. Оказывается, во время выхода шхуны из реки она села на мель. В это время был отлив. Пришлось ждать, когда наш катер, вышедший из речки, стянет ее с мели. Теперь нам позволили следовать в сопровождении японского катера навстречу шхуне, ведомой нашим катером. Когда мы встретились, то японский катер стал провожать свою шхуну, а наш – нас, доведя кавасаки до «Дзержинского».

Когда мы подошли к «Дзержинскому», к его командиру вызвали вначале старшину, затем меня. Со мной разговаривал, если не ошибаюсь, заместитель командующего Тихоокеанским флотом Егоров. Он интересовался, при каких обстоятельствах нас забрали японцы, что они спрашивали. Во время нашего разговора ему каждые несколько минут докладывали о действиях японцев. Вскоре сообщили, что они начали поднимать якоря и затем ушли в таком-то направлении.

После этого я посетил начальника пограничной заставы и доложил ему обо всем. Получив у него разрешение выйти на центральную базу комбината, последовали к месту назначения. Когда пришли домой, получил я долгожданную весть – моя жена родила сына. Радость была неописуема…

Материал к публикации подготовил С. В. Гаврилов.

А. И. ПИМЕНОВ

МЫ ПОМОГАЛИ ДЕСАНТНИКАМ

15 августа 1945 г. в районе нашего рыбокомбината (Микояновского – *ред.*) пограничниками и авиацией бомбардировочного полка 128-ой авиадивизии было потоплено груженое японское судно. Снятую с него команду отправили в расположение стрелкового полка.

На соседнем Озерновском комбинате три дня подряд слышали стрельбу по острову Шумшу из орудий батарей, находившихся на мысе Лопатка. В воинских частях Усть-Большерецкого района была введена повышенная боевая готовность, а 18 августа войска Камчатского оборонительного района под командованием генерал-майора А. Р. Гнечко высадились и повели упорные бои на укрепленном острове Шумшу.

К Курильской операции были привлечены и войска усть-большерецкого гарнизона, переброшенные на фронт в первые дни боевых действий на этом острове. Отправка воинов, вооружения, боеприпасов, горючего, военной техники производилась с территории нашего рыбокомбината. Мне, как его руководителю, командование гарнизона и секретарь райкома ВКП(б) Н. А. Шаповалов предложили выделить для этой цели необходимое количество плавединиц и рабочих-грузчиков.

При активном участии капитана флота комбината В. Чернявского из пятидесяти моряков были укомплектованы команды катеров и кунгасов, созданы бригады грузчиков в составе более чем полутора сотен человек. И те, и другие состояли исключительно из добровольцев. Их оказалось значительно больше, чем требовалось.

Первым транспортом, прибывшим к нам с места боевых действий, стал тральщик «Буревестник» Акционерного Камчатского общества (капитан П. Иванов). Вскоре подошло гидрографическое судно «Полярный» с представителем обкома ВКП(б) при командовании десантных войск П. Ф. Елисеевым на борту. Елисеев три года возглавлял Усть-Большерецкий райком партии, его хорошо знали воины гарнизона и коллектив нашего комбината.

П. Ф. Елисеев на встрече с воинами и рабочими рассказал о положении на фронте, сообщил, что прибыл по заданию командующего десантной операцией генерала Гнечко для обеспечения переброски в район боевых действий войск из нашего района. Его рассказ еще больше воодушевил как воинов, так и тружеников рыбокомбината. Все мы работали с полной отдачей. За три часа загрузили два транспорта.

На берегу в ожидании отправки еще оставалась часть воинов с вооружением и боеприпасами. В этой сложной обстановке П. Ф. Елисеев предложил мне выделить дополнительно еще катера и кунгасы. Было предоставлено двадцать две единицы за счет флота нашего комбината и стоящих на нашем рейде катеров соседних комбинатов.

Ответственность за доставку воинов и боевой техники, размещенной на катерах и кунгасах, возложили на меня. Так я стал участником Курильской операции…

Наш переход от места погрузки до Первого Курильского пролива проходил при крайне тяжелой штормовой погоде, с большим перегрузом кораблей, особенно мелкого флота. Перегруженные кунгасы начало захлестывать волнами Охотского моря, многие воины заболели морской болезнью. С заливаемых водой кунгасов часть людей пришлось пересадить на и без того перегруженные суда. В этих условиях командиры, политработники и партийно-комсомольские организации проводили работу по борьбе за сохранность жизни каждого воина, а также вооружения и боеприпасов.

К острову Шумшу прибыли благополучно. Сначала с пароходов были сняты кунгасы и воины, потом, под прикрытием темной ночи (с 20 на 21 августа), выгружены вооружение, боеприпасы, горючее и продовольствие. Эту работу выполнили грузчики петропавловского морского и рыбного портов, ими руководил начальник последнего Я. Я. Завадский. В трудных условиях штормовой погоды переброска войск и боевой техники усть-большерецкого гарнизона прошла в срок и без потерь. Большая заслуга в этом принадлежала командам катеров и кунгасов во главе с В. Чернявским.

Много лет спустя генерал Гнечко писал: «С благодарностью вспоминаю мужество, большой патриотизм усть-большерецких рыбаков. Они сумели в открытых баржах и катерах перебросить полк на Шумшу. Командир полка считал этот переход своеобразным чудом». Как человек, хорошо знающий капризы Охотского моря, разделяю мнение военных и часто задаю себе вопрос: на какой мы шли риск и ответственность за исход этой, поистине дерзкой, операции. Но это лишний раз подтверждает, какую силу и мужество проявили наши люди, выполняя приказ командования.

Мы были восхищены, когда узнали, что переброшенные нами свежие силы соединились с основными и успешно продвигаются вперед. К концу дня 23 августа 1945 г. гарнизон противника на Шумшу был полностью пленен, но предстояли еще серьезные схватки за освобождение Парамушира, Онекотана и других островов, включая Уруп. В связи с этим командование возложило на меня задачу – обеспечить максимальное использование вверенного мне флота на работах по переброске войск,

вооружения и боеприпасов на острова Парамушир и Онекотан, перевозку раненых десантников на санитарное судно «Менжинский»…

Одним словом, работы было много, а мелкого флота не хватало. После освобождения Шумшу и северной части Парамушира наши войска захватили большое количество самоходных барж, катеров и кунгасов противника. Со всех барж японцы сняли и спрятали аккумуляторы, а сами баржи залили водой.

Благодаря мерам, принятым полковником П. А. Артюшиным и представителем командования десантных войск П. Ф. Елисеевым, военнопленные японцы под началом генерал-лейтенанта Цуцумо Фусаки откачали из барж воду и поставили аккумуляторы. Наши воины быстро освоили трофейные самоходные баржи и использовали их для переброски десантников и боевой техники на южную часть Курильских островов.

На берегу северной части Шумшу было обнаружено большое количество других самоходных барж. По признанию военнопленных, они предназначались для высадки японского десанта в окрестностях Петропавловска.

После освоения советскими десантниками трофейного флота наши катера и кунгасы освободились от работы, связанной с дальними рейсами в районы южных островов Курильской гряды. Нас переключили, главным образом, на выгрузку военной техники с пароходов, участвовавших в десантной операции, погрузку на них трофейного оружия…

11 сентября 1945 г. мы благополучно возвратились домой, на рыбокомбинат им. Микояна. Во время Курильской операции наши потери составили один катер и два кунгаса; их нам возместило командование за счет трофейного флота.

… За двадцать девять лет моей работы на Дальнем Востоке самым сильным впечатлением остается десантная операция по освобождению Курил. У меня, как думаю, и у других участников этих событий, никогда не изгладится из памяти массовый героизм наших воинов, не забудутся славные дела трудящихся комбината им. Микояна и г. Петропавловска.

Материал к публикации подготовил В. П. Пустовит

В марте 2001 г. в Камчатском государственном техническом университете с курсом лекций побывал известный японский специалист в области экономики рыбной промышленности профессор университета в Хакодате Акира Судзуки. Среди прочих тем он затрагивал и проблему российско-японских отношений в рыболовной сфере, имеющих долгую и весьма непростую историю. Предлагаемый вниманию читателей материал, принадлежащий современному исследователю, представляет собой взгляд на эту проблему с японской стороны. Впервые он был озвучен на международной научной конференции «Дальний Восток России в контексте мировой истории: от прошлого к будущему», состоявшейся во Владивостоке в 1997 г.

Статья публикуется с разрешения автора.

АКИРА СУДЗУКИ

ЯПОНО-РОССИЙСКИЕ И ЯПОНО-СОВЕТСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЫБОЛОВСТВА В ПЕРИОД ДО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

История японо-российских отношений в области рыболовства насчитывает 120 лет. Они зародились во второй половине XIX в., когда самодержавная Россия выдвинулась на Сахалин (Карафуто). В результате договора по обмену Сахалина и Курил (Санкт-Петербургский договор, 1875 г.) Россия вступила во владение Сахалином, японские рыбопромышленники, действовавшие до этого на острове свободно, были ограничены в своих действиях. Позже они появились в Приморье и на Камчатке, и, таким образом, побережье всего российского Дальнего Востока стало территорией японо-российских рыболовных связей.

Российские власти путем различных ограничений пытались сдержать натиск японских рыбопромышленников. Несмотря на это, японцы, осуществляя прямые закупки рыбы лососевых пород у русских и местного коренного населения, а также используя совместные рыболовные участки, записанные на русских, расширяли масштабы своей деятельности. После заключения в 1905 г. мирного договора между Японией и Россией японцы получили возможность официально вести рыболовство в территориальных водах России на Дальнем Востоке.

С этого момента вплоть до Второй мировой войны Япония, используя преимущественные права в рыболовстве, полученные в результате русско-японской войны, проявляла активность в Приморье и на Камчатке. Если посмотреть с российской стороны, экспансия японской рыбной промышленности носила империалистические черты. Это отмечает в

своем исследовании А. Т. Мандрик (1988 г.). Таким образом, довоенные отношения в области рыболовства между двумя странами были противоречивыми и напряженными. Но нельзя также исключить и того, что они были взаимовыгодными и взаимозависимыми. Далее мне хотелось бы подробнее остановиться на взаимоотношениях между двумя странами в области рыболовства после заключения японо-российской рыболовной конвенции 1907 г., а также японо-советской рыболовной конвенции 1928 г.

Если говорить о рыболовных связях между двумя странами в период русско-японской войны, то можно выделить следующие моменты: рыболовство на побережье российского Дальнего Востока велось, в основном, японскими рыбопромышленниками; экспансия японцев оказала стимулирующее воздействие их на российских рыбопромышленников, так как капитал, рыболовные суда, сети и многое другое поставлялось из Японии, лов вели, в основном, японские рыбаки, большая часть продукции шла на японский рынок. Таким образом, на российском Дальнем Востоке в данный период господствовало японское рыболовство.

Дальневосточные власти принимали различные меры для сдерживания экспансии японских рыбопромышленников: у российских подданных было преимущественное право аренды участков; существовало ограничение в найме японских рыбаков; запрет японским подданным на ведение рыболовства. Однако, в силу того что основной рынок реализации морепродуктов находился в Японии, за нами признавалось право производства и экспорта готовой продукции из закупленной рыбы.

Используя различные уловки («закупочная рыба», «готовая продукция»), японцы продолжали вывоз рыбы; так, только в 1903 г. из Приморья было экспортировано 60 тыс. коку лососей (1 коку равен 1,5 ц – *ред.*). Отношения между странами в области рыболовства непосредственно перед русско-японской войной значительно обострились.

Итогом русско-японской войны являлся подписанный в сентябре 1905 г. Портсмутский мир, по которому «Россия обязуется заключить с Японией соглашение, дающее подданным Японии право на ведение рыболовства на российском побережье Японского, Охотского и Берингового морей». В результате японское рыболовство в российских территориальных водах официально гарантировалось договором.

Заключенная в июле 1907 г. японо-российская рыболовная конвенция явилась законодательной базой для отношений в этой области. Самые ожесточенные споры в ходе переговоров вызвало настойчивое желание иметь одинаковые с российскими подданными права на ведение рыболовства в российской прибрежной зоне за исключением бассейнов рек, являющихся экономической основой существования коренных народностей. Российская же сторона пыталась максимально широко трактовать границы бухт и рек, подпадавших под «исключение», и максимально

ограничить размеры территорий, в которых японцы получили право на рыболовство.

В ходе переговоров стороны долго не могли сойтись в определении, что такое «бухта»; в итоге из сферы действия договора исключались бухты, у которых расстояние между берегами было более чем в три раза шире основания устья; подпадающие под действие договора бухты были зафиксированы в приложении к конвенции. В результате японские рыбопромышленники смогли на одинаковых условиях с русскими арендовать рыболовные участки и вести на них производственную деятельность.

На первых торгах по сдаче в аренду рыболовных участков в 1907 г. (проводились на основе предварительного перед конвенцией соглашения) участвовали 57 японских и 20 российских рыбопромышленников, 35 японцев получили 87 рыболовных участков, русские же – всего 6. На торгах 1908 г., основанных уже на условиях новой конвенции, 70 японских промышленников получили 119 участков, русские в торгах участия не принимали.

Обращает на себя внимание немногочисленность русских промышленников, принимающих участие в торгах, однако и много японцев, несмотря на ставшее возможным официальное рыболовство, не принимали участия в них, а по-прежнему закупали рыбу или использовали в качестве вывески для своей деятельности участки русских. Одной из причин подобной ситуации являлось то, что Приамурское Управление государственных имуществ непосредственно перед официальным объявлением о конвенционных рыболовных участках опубликовало сообщение о сдаче в аренду российским подданным (японцы права на аренду не имели) рыболовных участков в бухтах и устьях рек, не подпадавших под конвенцию.

Для того чтобы противостоять экспансии японских рыбопромышленников, Управление государственных имуществ взяло курс на приоритетное предоставление самых выгодных и богатых рыбой участков своим рыбопромышленникам. Планировалось изучить японский опыт промысла на морском побережье и стимулировать российское рыболовство в конвенционной зоне. В результате многие русские стали вести промысел в бассейнах рек.

Часть японских рыбопромышленников, получив информацию о намерении российских властей и обеспокоенная перспективами вывоза рыбы, стала срочно заключать с русскими соглашения о закупке рыбы, а также, используя подставных лиц, подала заявки на рыболовные участки в бухтах и бассейнах рек. Таким образом, в стремлении к наживе интересы русских и японцев совпадали: японцы смогли получить самые лучшие рыболовные участки, а русские, не прилагая никаких усилий, – большие комиссионные за аренду этих участков.

Среди открытых только для россиян рыболовных зон был и Карагинский залив на восточном побережье Камчатки, где в это время работало до 20 судов японских рыбопромышленников. Однако японцы, которые имели разрешение только на неполные промысловые работы, не могли сами выбирать участки, использовать землю и т.д. и в итоге терпели существенные убытки.

В июне 1909 г. инспектор по надзору за ведением промысла Бражников, прибывший в Петропавловск-Камчатский, запретил продажу рыбы японцам. Причиной послужило то, что «закупка рыбы» сплошь и рядом сводилась к непосредственной ее добыче, что оценивалось как браконьерство, которое российские власти пытались предотвратить.

Естественно, данный запретительный акт оказал на японских рыбопромышленников, зависевших от закупки рыбы, шоковый эффект. От запрета пострадала и российская сторона. В те времена на Камчатке рыба лососевых пород являлась пищей для коренных народов и кормом для собак, а не предметом купли и продажи. Закупка рыбы японцами была для коренного населения источником денежных доходов, от которых в определенной степени зависела их жизнь. Среди русских владельцев рыболовных участков были те, кто не хотел брать на себя риск по ведению практической деятельности, а получал крупные доходы от сдачи участков в аренду, поэтому запрет на продажу рыбы японцам ударил и по ним.

Планы российских властей по «воспитанию» собственных рыбопромышленников закончились ничем, но ограничения для японских рыбопромышленников в последующий период еще более ужесточились. Принимая подобные меры, российская сторона пыталась противодействовать крупномасштабному незаконному вывозу рыбы, не дать разграбить богатейшие рыбные ресурсы, а также оказать поддержку российским рыбопромышленникам и защитить коренные народности.

Рыбные запасы прибрежных районов российского Дальнего Востока в то время казались неисчерпаемыми, но российское промышленное рыболовство практически не развивалось. Ввиду обширности территорий местные власти не могли наладить жесткий контроль за деятельностью японцев; кроме того, необходимые русским рыбопромышленникам капиталы и техника поставлялись из Японии, на работу нанимали японских рыбаков, морепродукция реализовывалась на их рынке, потому полностью избавиться от господствующего влияния японских предприятий было невозможно.

Например, в отчете о рыболовстве на Камчатке японского посланника Ямаучи за 1908 г. отмечалось, что на рыболовном участке в бассейне реки Горлигин (видимо, Голыгина – *ред.*), которым владела фирма «Торговый дом Демби», из 26 рыбаков 20 были корейцами, имевшими

российское подданство, а шесть – японцами. В действительности японцы являлись основным костяком, на чьих плечах лежал рыбный промысел; здесь использовались суда японского типа, все необходимое сырье и материалы, в том числе и соль, приобретались в Хакодате. Сети также были японского производства, а вся рыбы в соленом виде доставлялась в Хакодате и реализовывалась хакодатскими торговцами.

Несмотря на противостояние между российскими властями и японскими рыбопромышленниками, среди российских фирм были такие, которые открыли в Японии (Хакодате) свои отделения, занимавшиеся привлечением капитала, закупкой сырья и оборудования, реализацией готовой продукции. Укрепляя сотрудничество с японскими предприятиями и торговым капиталом, они планировали расширение масштабов деятельности («Торговый дом Демби», «Торговый дом Люри»).

В справочнике «Народное хозяйство Камчатки», изданном АН СССР в 1936 г., ситуация того времени описывается следующим образом: «… в период действия рыболовной конвенции рыболовные участки на морском побережье арендовались, в основном, японцами, количество участков, полученных русскими на торгах, не превышало 15%. Нередко даже те немногочисленные русские рыбопромышленники, которые получили на торгах рыболовные участки, не желая конкуренции с японцами, или не вели на этих участках никакой деятельности, или передавали их японцам. Многие из российских предприятий как конвенционной зоны, так и действовавшие за ее рамками, принадлежали японскому капиталу. Однако крайне немногочисленные рыбопромышленники (Грушецкий, Эккерман и ряд других с западного побережья) благодаря помощи английского капитала смогли выдержать конкуренцию с японцами и заложить основы русской рыбной промышленности на Камчатке». Таким образом, рыбная промышленности на Камчатке в то время практически монопольно находилась в руках японцев.

Число участков, арендуемых японцами в 1907 г., составило 119 (89,5%), а в 1917 г. – 218 (74,9%). Основной базой японской рыбной промышленности в русских прибрежных водах было производство консервов. Если соленая морепродукция отправлялась, в основном, на сугубо японский рынок, то после выхода на английский реализация консервов лососевых рыб за рубежом стремительно набирала темпы. В 1917 г. действовало 12 заводов, которые произвели продукции на сумму 5 млн. 300 тыс. иен, что составило 40% общей продукции российской конвенционной зоны. Господствующее положение в конвенционной рыбной промышленности занимала фирма «Ничиро гёгё».

С падением самодержавия в марте 1917 г. взаимоотношения между двумя странами в области рыболовства вышли на новый уровень. В 1925 г. появился «Генеральный договор о принципах взаимоотношений между

Японией и СССР», нормализовавший отношения между двумя странами. В ст. 3 данного договора отмечалось, что «правительства обеих договаривающихся стран… пришли к соглашению о необходимости пересмотра рыболовной конвенции 1907 года»: таким образом, были заложены основы взаимоотношений в области рыболовства между Японией и СССР.

Переговоры по пересмотру условий конвенции начались в декабре 1925 г., в январе 1928 г. заключена новая японо-советская рыболовная конвенция. Столь длительные переговоры объясняются разницей в подходах к процедуре получения рыболовных участков: японская сторона отстаивала условия старой конвенции, пытаясь сохранить за собой уже имеющиеся участки; советская же сторона настаивала на праве приоритетного предоставления рыболовных участков государственным и кооперативным предприятиям без участия их в торгах.

Для Японии признание приоритета на рыболовные участки со стороны государственных и кооперативных предприятий означало потерю самых прибыльных мест; для советской стороны приоритетной являлась политика огосударствления промышленности и всего народного хозяйства, так что прийти к взаимоприемлемому решению было трудно.

По новой конвенции, аналогичной старой, Советский Союз предоставил право японским подданным вести рыбную ловлю в пределах советских дальневосточных вод, за исключением бассейнов и бухт (глава 1); аренда рыболовных участков должна была полностью осуществляться через торги, причем между японцами и советскими гражданами не делалось никаких различий (глава 2); японские подданные получили право свободно использовать сушу в пределах рыболовных участков (глава 3); в главах 4 и 14 устанавливались правила налогообложения, аналогичные для японцев и русских. Таким образом, по содержанию текст новой конвенции был практически идентичен тексту предыдущей.

Однако во второй главе отмечалось, что «в порядке исключения из предыдущего пункта обе стороны признают право на аренду рыболовных участков, минуя торги». В приложении к тексту конвенции специально отмечалось, что обе стороны согласны в следующем: «Советское правительство имеет право сдачи в аренду рыболовных участков, минуя торги, тем государственным предприятиям, которые будут сами эксплуатировать эти участки» (часть 1 заключительного постановления). Иными словами, государственные предприятия, в отличие от японских и российских граждан, имели возможность без участия в торгах получать участки, если они сами занимались рыболовством.

С учетом мнения японской стороны, государственные предприятия могли получить только участки, дающие не более 20% всего вылова (2 млн. пудов). Что касается участия в торгах кооперативных предприя-

тий, то его верхний предел определялся путем переговоров между двумя странами (обмен нотами).

Кстати, в декабре 1928 г. советские власти уведомили японскую сторону о передача 30 японских рыболовных участков с истекшим сроком в ведение государственных предприятий. Из них 18 участков эксплуатировала «Ничиро гёгё», а остальные – частные рыбопромышленники. Благодаря настойчивым просьбам японского правительства последние 12 участков удалось сохранить за японской стороной, но участки «Ничиро гёгё» остались за советскими государственными предприятиями.

На первых торгах 1930 г. японские предприятия получили право на аренду 256 участков, а советские частные предприятия – 175. В период торгов обе стороны оспаривали право на 70 участков; советская сторона, предложив значительно более высокую цену, получила 62 участка (89%), а японцы всего лишь 8. В целом в том году японская сторона арендовала 55,2% (293), советская – 44,8% (238), что свидетельствовало о резком усилении позиций советского рыболовства.

В последующий период доля японской стороны неуклонно снижалась, например, в 1928 г. японцы эксплуатировали 255 участков (85,9%), в 1929 г. (после вступлении в силу новой конвенции) число японских участков возросло до 303, но в процентном отношении это составило только 65,1%. В 1931 г. японская пропорция понизилась до 50,7%, в 1935 г. советская доля составила 51,2%.

По мере того как менялись рыболовные взаимоотношения двух стран, менялась и структура японской рыбной промышленности в советских водах. Если на начальном этапе львиную долю занимали мелкие рыбопромышленники, имевшие парусные суда, то затем постепенно продвигался процесс концентрации рыболовных участков, при котором мелкие промышленники вытеснялись, и на первый план выходили опиравшиеся на консервное производство такие фирмы, как «Ничиро гёгё», «Цуцуми сёкай», «Юсюцу сио-кухин», «Кансацука гёгё», «Хокуё гёгё», занявшие лидирующие позиции в рыбной промышленности концессионной зоны.

Мировой экономический спад после Первой мировой войны оказал большое влияние на японское рыболовство в российских водах: шел процесс слияния различных фирм. В итоге в 1928 г. появилась новая «Ничиро гёгё» – крупнейшая рыбопромышленная фирма с капиталом в 40 млн. иен.

В последующий период японское рыболовство развивалось в условиях взаимоотношений с советской властью; в противовес наступлению советских государственных предприятий и ограничительной политике советских властей было запланировано слияние всех предприятий, работавших в советских водах, в гигантское объединение под названием «Объединение». В марте 1932 г. частные рыбопромышленники, не уча-

ствовавшие до сих пор в этом процессе, вошли в фирму «Хокуё годо», которая в августе того же года слилась с «Ничиро гёгё». В итоге последняя являлась арендатором 97% японских рыболовных участков, а оставшиеся проценты делили между собой два частных промышленника.

В 1935 г. наступил срок пересмотра японо-советской рыболовной конвенции, но переговоры зашли в тупик; двусторонние отношения значительно ухудшились после заключения между Японией и Германией Антикоминтерновского пакта. С того времени японское рыболовство базировалось на ежегодных краткосрочных соглашениях.

После начала Тихоокеанской войны по мере обострения боевых действий стала ощущаться нехватка судов и рабочих рук; количество рыболовных участков сократилось с 376 в 1935 г. до 120 в 1943 г. Несмотря на заключение в 1944 г. новой рыболовной конвенции, фактически у японских рыбопромышленников продолжали действовать только 34 участка.

В 1945 г. Советский Союз вступил в войну с Японией, затем последовало ее поражение, что поставило последнюю точку во взаимоотношениях в области рыболовства.

Документ, приводимый ниже, представляет собой взгляд на российско-японские и советско-японские отношения в рыболовной сфере с советской стороны. Он интересен тем, что кратко отражает историю вопроса до 40-х гг. XX в. и характеризует состояние японской рыбной промышленности на Камчатке в 1944 г., последнем году ее существования. Этот отчет составлен дипломатическим агентом Народного комиссариата иностранных дел (НКИД) СССР в Петропавловске.

Дипагентство НКИД в Петропавловске начало работать в рамках реализации советско-японской рыболовной конвенции 1928 г. Его деятельность была направлена на сведение к минимуму конфликтов, возникавших между японскими рыбопромышленниками и кораблями, приходившими для «охраны рыбалок», и советскими властями на Камчатке, а также на принятие мер против нарушения японцами законов и правил, установленных для конвенционных районов. В 1944 г. дипагентство возглавлял Тимофеев.

Японскую сторону на Камчатке в 1944 г. представлял консул Такао Масао. Работа японского консульства была связана, главным образом, с обслуживанием рыбопромышленности во время рыболовного сезона. Оно ежегодно функционировало около четырех месяцев в году – с мая по сентябрь, после которых закрывалось до следующего рыболовного сезона. Персонал консульства включал самого консула, вице-консула, одного–двух секретарей и прислуги (повара и сторожа с женой). Последние оставались охранять консульство на зиму. Консул, вице-консул и секретари

почти весь сезон находились на побережьях полуострова, периодически сменяясь и выезжая в Петропавловск.

Одновременно с японцами на обоих берегах Камчатки находились советский дипагент и его заместитель. Обычно дипагентство НКИД заканчивало работу в Петропавловске к середине октября, затем его работники выезжали во Владивосток.

В 1944 г. японский консул прибыл в Петропавловск позже обычного – лишь 21 сентября. До конца сезона он находился на западной Камчатке, откуда вернулся на траулере АКО «Восток». Консул остался зимовать в Петропавловске. Дипагент НКИД полагал, что «...кроме разведывательных целей (интересно отметить, что только с 1 ноября по 14 ноября японское консульство отправило в Токио 27 телеграмм... очевидно, что кроме "обычной" информации японцы передавали метеосводки), надо полагать, у японского консула других вопросов не будет...».

Одновременно с японским консулом на зиму на Камчатке остался секретарь дипагенства Бяков, назначенный исполняющим обязанности дипагента на время отъезда Тимофеева.

ОТЧЕТ ДИПЛОМАТИЧЕСКОГО АГЕНТА НКИД В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ-НА-КАМЧАТКЕ ЗА 1944 год

1. РЫБОЛОВСТВО ЯПОНИИ В СОВЕТСКИХ ВОДАХ

Япония еще с давних пор имеет большое тяготение к водоемам русского Дальнего Востока, имеющим неисчислимые запасы рыбы, морского и пушного зверя. Возникнув во второй половине прошлого столетия, вопрос о японском рыболовстве в русских водах постепенно приобретает все возрастающее экономическое значение как для Японии, так и для России. На протяжении всей своей истории этот вопрос не терял своей актуальности и является одним из тех вопросов, на котором проверялись русско-японские отношения.

Одним из первых международных документов, характеризующих заинтересованность японцев в рыболовстве на Дальнем Востоке, является договор, заключенный между Россией и Японией в 1875 г., в связи с обменом Курильских островов, принадлежавших России, на остров Сахалин. По этому договору Россия обязалась в отношении рыбной ловли в русских водоемах применить к японцам принцип наибольшего благоприятствования. Таким образом японцы, получив некоторое формальное право рыболовства в Охотском море и на камчатском побережье, усилили свое проникновение во все доступные места лова. Увеличение числа японских промыслов и рост добычи рыбы из года в год укрепляли позиции японцев.

Все это уже к концу XIX столетия привело к тому, что почти вся дальневосточная рыбопромышленность сосредоточилась в руках японцев. Местные туземные и русские промыслы оказались в полной экономической зависимости от японцев.

Начиная с 1880 г. с последующими дополнениями и изменениями русское правительство вводило в действие правила, которые до некоторой степени ограничивали и регламентировали общий порядок эксплуатации, способов добычи и обработки рыбы в дальневосточных водоемах. В последующие годы русское правительство еще более настойчиво стало проводить в рыболовстве ряд ограничительных мер административного и таможенного характера.

Однако эти правила не шли дальше формальных директив. Несмотря на наличие правил, японцы продолжали ловить рыбу хищническим путем по всему побережью, поскольку осуществление надзора со стороны властей проводилось крайне слабо. Более того, справедливые мероприятия русского правительства вызвали противодействие со стороны японцев.

В 1903 г. японское правительство значительно повысило импортную пошлину на рыбу иностранного происхождения, то есть пойманную и обработанную русскими рыбопромышленниками. Известно, что почти вся продукция, добывавшаяся в те годы русскими, шла преимущественно в Японию. В 1902 г. японское правительство специальным законом обязало японских рыбопромышленников создать корпорацию (союз) рыбопромышленников, в члены которой обязаны были вступить все японские подданные, прямо или косвенно связанные с рыбопромысловым делом.

Таким образом, с учреждением союза японских рыбопромышленников предполагалось подчинить единому руководству отдельные союзы, уже существовавшие до этого, и направить их деятельность в соответствии с позицией, занимаемой японским правительством, под весьма благовидным предлогом защиты их интересов в иностранных водах. Впоследствии на торгах японцам удавалось по низким ценам снимать в аренду русские рыболовные участки и ежегодно увеличивать их число.

Организация подобных союзов способствовала японцам держать русских рыбопромышленников в их финансовом и экономическом подчинении. К тому же следует иметь в виду, что все рыбопромысловое снаряжение, большая часть транспортного тоннажа, а также рынки сбыта были целиком сосредоточены в руках японских фирм.

Таким образом, к началу русско-японской войны добыча рыбы русской промышленностью, подпавшей под влияние японских предпринимателей, составляла только 250 тыс. ц, что в сравнении с добычей японцев составляло не более 50–60%.

На Камчатке развитие рыбной промышленности началось позднее, чем в Приамурской и Приморской областях, так как существовавший

хозяйственный уклад Камчатки не создавал благоприятных условий для возникновения там промышленного рыболовства.

Первые рыбопромышленники на Камчатке появились в 1896 г., представленные в лице Русского товарищества котиковых промыслов, которому вначале было сдано в аренду два рыболовных участка на реках Камчатке и Столбовой. Но еще несколько ранее этого периода в водах Камчатки стали появляться японские хищнические рыболовные шхуны.

Так как рыболовного надзора в то время на Камчатке не существовало, то японские рыболовные шхуны заходили в наши воды без всяких разрешений и препятствий, а число их росло из года в год. Русские рыбопромышленники и японские хищники лов рыбы производили неправильно, зачастую просто перегораживая реки, что в течение первых же пяти лет заметно подорвало естественные запасы рыбы.

В 1898 г. временными правилами о рыболовстве в дальневосточных водах было официально разрешено иностранцам производить лов рыбы.

До 1899 г. лов рыбы для иностранцев в русских дальневосточных водах был свободным только при условии уплаты 5 коп. за пуд вывозимой рыбы. Целая флотилия японских рыболовных судов свободно выбирала участки на всем русском тихоокеанском побережье, начиная от б. Посьета, у границы с Кореей, до устья р. Анадырь на Чукотском полуострове. Узнав о баснословном обилии рыбы, японцы с каждым годом увеличивают число своих хищнических шхун и пароходов, и к 1899 г., по официальным данным, у берегов Камчатки ловили рыбу 33 японские шхуны, которые базировались на соседнем с Камчаткой японском острове Шумшу. Японским хищникам благоприятствовало такое обстоятельство, как полное отсутствие какого-либо рыбнадзора на береговой полосе русского Дальнего Востока протяжением более 10 тыс. морских миль.

Японцы не только сами шли на Камчатку, их приводили и русские рыбопромышленники. Так, первый русский рыбопромышленник на Камчатке Гринвальд, доверенный Русского товарищества котиковых промыслов, привез в 1897 г. на реку Столбовую 48 японцев-рыбаков промышлять и солить рыбу японским сухим способом без бочек. Кроме этого, Гринвальд послал японцев в устье р. Камчатки, которые так рьяно вылавливали здесь рыбу, что 14 июля 1897 г. жители с. Ключевского жаловались начальству о том, что в реке нет рыбы и они поэтому будут голодать. В 1899 г. Гринвальд расширяет свой промысел, используя японских рабочих, – они вылавливают Гринвальду в три раза больше по сравнению с 1898 г. Вся упромышленная японскими рабочими рыба уходила в Японию, и Русское товарищество имело большие барыши.

В ноябре 1899 г. вводится новый закон, запрещающий лов рыбы японцам в северном районе. Лов разрешается исключительно русским под-

данным. Тем не менее, в 1900 г. на 52 фиктивных русских рыбалках Зубкова, Русского товарищества, Бринера и Кахтина работало 1455 японцев. Но вместе с японцами, работавшими легально под русскими фирмами, производили лов рыбы на западном и восточном берегу Камчатки и хищнические японские шхуны.

Русский консул в Хакодате утверждал, что в сезон 1900 г. таких шхун было более тридцати. Японских хищников было больше, чем легальных рыбаков. Это произошло только потому, что камчатское побережье оставалось совершенно беззащитным, и власти ничего не имели в своем распоряжении, что могло бы силой заставить японцев подчиниться на русской территории русскому закону. В 1901 г. число японских хищнических шхун на Камчатке увеличивается: на западном побережье их насчитывается, по утверждению командира судна «Байкал», – 32, на восточном, на основании наблюдений капитана парохода «Гирин», – 20.

Формально рыболовная инспекция была учреждена на Камчатке еще в 1898 г. Но только в 1901 г. начинают работать два надзирателя на всю Камчатку, которые ведут только береговой надзор [из-за отсутствия] у них плавучих средств и наконец только в 1903 г. Управление государственных имуществ прислало на Камчатку сторожевую шхуну «Сторож». С этого года начинается работа русского рыболовного надзора с моря в камчатских водах.

Первое официальное предложение о заключении рыболовной конвенции было сделано Японией правительству России в 1902 г. Японцы представили тогда на рассмотрение соответствующий проект конвенции, который был, однако, отклонен русским правительством.

После русско-японской войны 1904–1905 гг. японцы настояли на включении в Портсмутский мирный договор специальной статьи. По точному смыслу статьи 11-й договора, правительство Российской империи взяло на себя обязательство «войти в соглашение с Японией в видах представления японским подданным прав по рыбной ловле вдоль берегов русских владений в морях: Японском, Охотском и Беринговом. Условлено, что такое обязательство не затронет прав, уже принадлежащих русским или иностранным подданным в этих краях».

Других упоминаний о рыболовном вопросе в Портсмутском договоре не имеется. Статья 11-я, таким образом, вообще признавала их право на рыбную ловлю, но не указала их предела и способа осуществления. На этом основании между Россией и Японией начались переговоры, которые длились одиннадцать месяцев и закончились 28 июня 1907 г. подписанием русско-японской рыболовной конвенции. Срок действия конвенции был установлен в двенадцать лет.

Права японцев, обусловленные в конвенции, в общем не стесняли японцев значительными ограничениями. Во всяком случае, японцы

обеспечили себе свободный доступ на побережья трех морей – Японское, Охотское и Берингово. Исключение составляет обусловленное соглашением изъятие из действия конвенции устьев всех прибрежных рек и 34 закрытых бухт, доступы в которые с целью рыболовства японцам не был разрешен. В этих водах исключительное право рыболовства оставалось за русскими.

Рыболовная конвенция определяла права японцев на рыболовство в наших водах. Японцы могли ловить рыбу, собирать и обрабатывать всякого рода продукты моря, кроме котиков и бобров, вдоль нашего тихоокеанского побережья, за исключением бухт и рек, указанных в специальном протоколе. Японцам разрешалось производить лов и обработку рыбы на участках, расположенных в море и на берегу.

В пределах участков японцы имели право свободно пользоваться береговыми пространством, возводить на нем и перемещать постройки. Японцы облагались налогами и пошлинами в таких же размерах, как и русские, заарендовавшие участки. С рыбы, выловленной в Приморской и Амурской областях, и предназначенной для вывоза в Японию, не взимались никакие пошлины. Японцам разрешалось направляться к местам лова прямо из Японии на японских судах, а японским судам разрешалось перевозить беспошлинно с одного места лова на другое все необходимое для рыболовства и рыбу. Японские суда должны были подчиняться русским каботажным законам. Японцы обязывались не налагать никаких ввозных пошлин на рыбу, выловленную в Приморской и Амурской областях.

Согласно конвенции, воды русского Дальнего Востока оказались разделенными на конвенционные, куда допускались японцы к добывающему промыслу на равных правах с русскими, и на неконвенционные воды, где рыболовство оставалось исключительно в пользовании русских. Однако в неконвенционных местах лова допускалась для японцев возможность скупки и обработки добытой русскими рыбы.

Несколько отлично был решен вопрос об Амурском лимане. Здесь японцам было даровано право рыбной ловли наравне с русскими при обязательном условии не пользоваться услугами иностранных (то есть фактически японских) рабочих.

Конвенция также точно определила для японских подданных порядок аренды рыболовных участков, сдача которых производилась исключительно через публичные торги.

Таким образом, конвенция 1907 г. узаконила и упорядочила положение японских рыбопромышленников в дальневосточных водах, дала им право на широкое развитие рыбопромышленности в местах, исключительно богатых рыбой. Характерно, что разница добытой и обработанной японцами рыбы за десятилетний период (1908–1919 гг.) увеличи-

лась почти в пять раз, в то время как русская рыбопромышленность фактически находилась в стабильном положении, исключая Камчатку, где развитие русского рыбного промысла перед началом империалистической войны стало заметно расти.

Вместе с тем следует указать на уже отмечавшийся факт сбыта значительного количества русской рыбопродукции на рынки Японии. Получалось так, что русский рыбный промысел в большей своей мере работал на японцев.

На арендуемых участках японские рыбопромышленники занимались, главным образом, ловом рыбы лососевых пород, а также крабов. Японцы, рассчитывая на сырьевые ресурсы в наших водах, приступили также к строительству рыбоконсервных заводов. Первый из японских заводов, при попустительстве царских властей и без каких-либо формальных прав, был построен на западном побережье Камчатки в 1910 г.[1] Попутно укажем, что русские рыбопромышленники к этому году уже успели построить три рыбоконсервных завода, общая выработка которых в 1910 г. составляла 9,3 тыс. ящиков[2]. В 1917 г. на русских заводах выпуск продукции уже достигал 236,2 тыс. ящиков. Первый японский рыбоконсервный завод за сезон 1910 г. дал 700 ящиков готовой продукции, а к 1919 г. число консервных заводов возросло до 18, причем выпуск продукции достиг 661,7 тыс. ящиков.

В 1914 г. образовалась фирма «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша». «Ничиро» с каждым годом все больше и больше пожирало отдельных японских рыбопромышленников и целые объединения. Как известно, в наши дни одна фирма «Ничиро» представляет в конвенционных водах всю японскую рыбопромышленность.

Война 1914–1918 гг. не оказала какого-либо отрицательного влияния на рыболовство японцев в русских водах. Японская рыбопромышленность продолжала расти и в годы войны. Если взять добычу лососей, выловленных японцами в конвенционных водах в 1901 г. за 100%, то в 1917 г. они вылавливали 106.327,7 тыс. шт., что составляет в процентом отношении к 1909 г. 752%. В течение десятилетнего послеконвенционного периода японцы захватили в свои руки большинство самых уловистых и доходных рыболовных участков и превратились в монополистов конвенционных вод. В 1908 г. японцы арендовали в конвенционных водах 119 участков, а в 1917 г. – 218. Размер добычи рыбы соответственно вырос с 90 до 450 тыс. коку, а число обслуживающих рыбалки судов – со 184 до 355. За двенадцать лет действия конвенции японцы вывезли с Камчатки всего более 50 млн. пудов рыбы на сумму до 70 млн. руб.

Японское правительство оказывало своим рыбопромышленникам всестороннюю поддержку в виде посылки в русские воды военных

кораблей, дипломатических домогательств, объединения рыбопромышленников и т.д. Систематическое многолетнее плавание многочисленного японского флота в наших водах и пребывание на нашем побережье нескольких десятков тысяч японцев давало японскому правительству богатый материал как для изучения нашего тихоокеанского побережья, так и для разведки России.

В истории дальневосточного рыболовства особое место занимает период гражданской войны и интервенции. В эти годы (1918–1922 гг.) русская рыбопромышленность переживала тяжелое потрясение. Ее основные материальные средства и производственные мощности были основательно подорваны. Сбыт рыбопродукции резко сократился. Связь с внутренним рынком оказалась прерванной. Рыболовный и транспортный флот развален, снабжение тарой, продовольствием и солью дезорганизовано. Следовательно, по истечении срока первой русско-японской рыболовной конвенции (1919 г.) до момента укрепления советской власти на тихоокеанском побережье японцы были полными хозяевами в этом районе.

Экономические и политические затруднения Советской России, которые имели место в первые годы советской власти, японцы широко использовали для реализации своих захватнических планов. Вся дальневосточная рыбопромышленность полностью перешла в руки японцев. Колчаковский губернатор во Владивостоке генерал Розанов сделал слабые попытки воспрепятствовать хищническому японскому лову в русских водах, но это ни к чему не привело. Японские хищники-рыбопромышленники получили широкую и повсеместную помощь от своего военного командования, пользовались этой помощью для всемерного увеличения своей наживы за счет богатств русского Дальнего Востока. В 1918 г. в камчатских водах японцами было выловлено 135 млн. шт., что составляет 41 млн. пудов рыбы.

Срок русско-японской рыболовной конвенции истекал в 1919 г., и поэтому японское правительство заключило соглашение с Колчаком, по которому срок конвенции был продлен на неопределенное время «впредь до пересмотра».

В 1919 г. командир японского миноносца освобождает хищнические шхуны, задержанные русским охранным крейсером «Лейтенат Любимов»[3]. Японское командование предъявлением целого ряда формальных требований к русским охранным судам сводит к нулю всю охрану русских дальневосточных вод от хищничества. При помощи японского командования в 1920 г. была свергнута власть Дальневосточной республики на Камчатке. На петропавловском рейде стояли японские военные суда, командование которых держало связь с контрреволюционными элементами в городе. Японцы не ограничивались соглашением, которым

срок конвенции был отодвинут на неопределенное время, и в 1921 г. декларируют «свободный лов» в наших водах, самовольное хозяйничание на чужой территории японское правительство возводит в норму.

Приведенная таблица показывает захват японцами рыболовных участков в камчатских водах в годы гражданской войны и интервенции (из книги Алексина «Рыбные богатства Дальнего Востока»).

Годы	**Рыболовные участки**	
	японцев	русских
1917	118	69
1918	245	77
1920	307	76
1921	307	80
1922	307	80

В течение нескольких сезонов японцы бесконтрольно эксплуатировали рыбные богатства Камчатки, а японское правительство заявляло, что оно признает такой промысел японцев в русских водах справедливым, а потому охрану производства промысла поручало своим военным кораблям. Японцы совершенно открыто промышляют не только в устьях рек, но и в нерестилищах, подрывая запасы лососей и принося колоссальный ущерб местному населению.

Агрессивная политика японцев была очень ярко выражена в семнадцати требованиях, которые японцы предъявили Дальневосточной республике в 1921 г. при переговорах в Дайрене. Они требовали превращения Владивостока в чисто торговый порт и уничтожения всех укреплений в его окрестностях. Они требовали пересмотра рыболовной конвенции, расширения прав своих рыбопромышленников и предоставления широких прав каботажа у русских берегов. Японцы домогались получить от Дальневосточной республики обязательство «на все времена не вводить на своей территории коммунистического режима и сохранять принцип частной собственности не только в отношении японских подданных, но и своих граждан», а также «никогда не держать в водах Тихого океана военного флота и уничтожить существующий». Японцы требовали передачи им в аренду на восемьдесят лет северного Сахалина. Относительно эвакуации своих войск с русской территории в тайной статье проекта говорилось о том, что японцы эвакуируются только «по собственному усмотрению и в срок, который они найдут нужным и удобным для себя».

Другой документ, обличающий японцев, жаждущих проникновения в русские воды, это официальное письмо японского генерального консула во Владивостоке от 28 апреля 1922 г. за № 97, адресованное приморским белым властям. В этом письме говорится, что японцы признают вполне своевременной мерой дать возможность своим промышлен-

никам заниматься промыслом на тех условиях, какие японское правительство признает справедливыми и целесообразными. Свободный хищнический лов рыбы в наших водах благословлялся японским правительством. Оно рекомендовало рыбопромышленникам захватывать [участки] явочным порядком без торгов.

С 1919 по 1922 гг. японцы вывозят с камчатского побережья колоссально большое и все возрастающее количество рыбы. За один только 1922 г. в камчатских водах было выловлено 9298 тыс. пудов.

К 1922 г. японцы имели на Камчатке 21 консервный завод. Кроме того, один завод, существующий под русской вывеской «Демби», входил в акционерное японское общество. Следовательно, из 23 консервных заводов Камчатки, 22 принадлежали японцам. За сезон 1922 г. заводами выработано 900 тыс. ящиков консервов или 16,2 млн. банок. Сотни тысяч ящиков консервов из русской высококачественной рыбы уходили на английский рынок, принося японцам крупные барыши.

Японцы официально заявили, что к 1922 г. оборудование рыболовных участков и построек для обработки рыбы в камчатских водах оценивается в 40 млн руб. и для обслуживания их работают 25 тыс. японцев на русской территории.

Свободная хищническая рыбопромышленная деятельность японцев на Камчатке, основанная только на эгоистических расчетах быстрой наживы и на хищнических приемах лова, продолжалась до самой советизации полуострова. Советская власть вводит японский промысел в определенные законные нормы.

В 1922 г. Япония начала переговоры о конвенции с белогвардейским правительством Меркулова, но ввиду протеста образовавшейся в то время Дальневосточной республики, а также ввиду вызывающей политики Японии в этом вопросе, переговоры были сорваны.

С установлением Советской власти на Дальнем Востоке был положен конец хищничеству японских рыбопромышленников. В 1923 г. Советское правительство приняло ряд мер для восстановления рыбного хозяйства на Дальнем Востоке, организации рыболовного надзора и охраны рыбных ресурсов. Декрет СНК РСФСР от 2 марта 1923 г. установил «порядок эксплуатации рыбных и морских звериных промыслов на Дальнем Востоке». Во Владивостоке было учреждено Дальневосточное управление регулирования рыболовства («Дальрыба»), ликвидированная японцами система сдачи рыболовных участков в аренду с торгов была восстановлена.

В 1923 г. «Дальрыба» добилась от японских рыбопромышленников уплаты задолженности в сумме одного миллиона руб. за 1921 и 1922 гг., когда они бесконтрольно занимались хищническим ловом рыбы в наших водах.

В 1924 г. японское рыболовство в советских водах регулировалось местным временным соглашением. 20 января 1925 г. в Пекине был подписан основной договор между Советским Союзом и Японией. В дальнейшем встал вопрос о пересмотре конвенции 1907 г. или заключении новой рыболовной конвенции на длительный срок, что было предусмотрено III статьей Пекинской конвенции 1925 г. Начавшиеся в конце 1925 г. в Москве переговоры длились около трех лет. Новая рыболовная конвенция была подписана 23 января 1928 г. Этим был положен конец бездоговорного периода рыбопромысловой деятельности японцев в наших дальневосточных водах[4].

В рыболовной конвенции 1928 г., так же как и в конвенции 1907 г., был зафиксирован принцип сдачи в аренду рыболовных участков с торгов. Однако в статье II конвенции 1928 г. была сделана оговорка, что в качестве исключения рыболовные участки по договоренности между советским и японским правительствами могут быть сданы в аренду без торгов. Кроме того, в конвенции имелся ряд постановлений, ограничивающих свободу деятельности советских государственных рыбопромышленных предприятий, кооперации и граждан. В частности, было установлено, что советским государственным предприятиям могут быть сданы в аренду без торгов рыболовные участки, общая норма улова которых не будет превышать 2 млн. пудов, то есть 20% общей нормы улова на всех находящихся в аренде рыболовных участков.

В августе 1932 г. между СССР и Японией состоялось соглашение о продлении срока аренды по 1936 г. на большинство рыболовных участков, находившихся в аренде у японских подданных. Взамен этой уступки японская сторона согласилась на повышение общей нормы улова участков, передаваемых государственной промышленности СССР, до 5 млн. пудов, т.е. до 37% общей нормы улова всех арендуемых участков.

Сразу после заключения рыболовной конвенции 1928 г. начались споры и в дальнейшем переговоры по вопросу расчетов по арендной плате за рыболовные участки. В 1931 г. был установлен льготный способ платежей специально выпущенными облигациями Акционерного Камчатского общества (АКО). Сторублевая облигация этого займа продавалась по условному курсу 32,5 иены. При таком порядке сумма рыболовных платежей, оставаясь неизменной в рублях, значительно понижалась при исчислении в иенах.

В 1936 г. истекал срок действия рыболовной конвенции 1928 г. 26 мая 1935 г. японское правительство официально заявило о своем желании пересмотреть старую конвенцию. Переговоры закончились в ноябре 1936 г. парафированием соглашения Сако – Козловский. Однако, в связи с заключением в это время Японией так называемого Антикоминтерновского пакта с фашистской Германией, Советское правитель-

ство отказалось утвердить парафированное обеими сторонами рыболовное соглашение.

С 1936 по 1940 гг. действие старой конвенции ежегодно пролонгировалось временными соглашениями. Следует отметить, что в течение этого периода японское правительство неоднократно пыталось добиться утверждения советским правительством уже парафированного в 1936 г. соглашения или начать переговоры о заключении новой конвенции.

20 июня 1940 г. Советское правительство сообщило японской стороне основные условия, на базе которых могла бы быть заключена новая рыболовная конвенция. Дальнейшие переговоры велись на базе этих условий и продолжались в течение 1940 и 1941 гг. Но в июне 1941 г., в связи с нападением фашистской Германии на Советский Союз, переговоры были прерваны.

В начале 1943 г. переговоры возобновились и 30 марта 1944 г. закончились подписанием двух соглашений: о ликвидации японских концессий на северном Сахалине и о пролонгации на пять лет рыболовной конвенции с существенными изменениями, внесенными в конвенцию 1928 г. по предложению Советского правительства.

Существенную особенность в рыболовный сезон 1944 г. внес советско-японский Протокол пролонгации на пять лет рыболовной конвенции 1928 г., а также относящиеся к нему ноты, в которых были установлены изменения условий для японского рыболовства в дальневосточных водах СССР. Новым советско-японским соглашением о рыболовной конвенции предусматривалось следующее:

а) изъятие 24 рыболовных участков, находившихся в аренде у японских рыбопромышленников и не эксплуатировавшихся ими в течение двух лет подряд;

б) право советских организаций ежегодно заторговывать 10% поставленных на торги японских рыболовных участков;

в) повышение арендных и других платежей в золоте, уплачиваемых японскими рыбопромышленниками, на 6% по сравнению с 1943 г.

Во изменение рыболовной конвенции 1928 г., согласно которой рыбопромысловая деятельность советских организаций и советских граждан подвергалась ряду существенных ограничений, советско-японское соглашение от 30 марта предусматривает, что все эти ограничения отменяются. Этим соглашением из конвенции изъяты все вопросы рыбопромысловой деятельности советских граждан и советских организаций, как подлежащие исключительно ведению органов советского государства.

Настоящее советско-японское соглашение предусматривает также, что до окончания нынешней войны для японских подданных и для других иностранцев запрещено рыболовство в определенных морских рай-

онах на Дальнем Востоке, установленных советским правительством в июле 1941 г. Кроме того, в соответствии с пожеланиями правительства СССР, японское правительство взяло на себя обязательство гарантировать, чтобы все находящиеся в аренде у японских подданных рыболовные участки, расположенные на восточном побережье Камчатки и в Олюторском районе, не эксплуатировались японскими арендаторами до окончания войны на Тихом океане. В свете этих соглашений и проходил рыболовный сезон 1944 г.

В настоящее время в дальневосточных водах японцы арендуют 261 морской рыболовный участок, из которых на Камчатке находится 227, из них на западном побережье – 91 и 136 – на восточном побережье. Крабовые участки имеются только на западном побережье, севернее реки Немтик. Крабовых участков японцы арендуют только 16. Таким образом, на Камчатке японцы арендуют всего 243 участка.

В 1943 г. японцы арендовали 308 рыболовных участков, из которых эксплуатировали 115. В рыболовный сезон 1944 г. японцы эксплуатировали только 31 рыболовный участок из 261 арендуемых и совершенно не эксплуатировали крабовых полей…

4. РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СОВЕТСКОГО СЕКТОРА ЗА ГОДЫ ВОЙНЫ

В годы Великой Отечественной войны рыбная промышленность Камчатки, начиная с 1941 г., из года в год не только выполняет, но и резко перевыполняет планы по добыче и обработке рыбы. За годы войны, по сравнению с предвоенным 1940 г., рыбная промышленность Камчатки увеличила план добычи в два раза. Если в 1940 г. было добыто рыбы 810 тыс. ц, то в 1944 г. за девять месяцев уже добыто 1660,5 тыс. ц.

За эти годы резко увеличилось количество эксплуатируемых орудий лова по рыбокомбинатам и моторно-рыболовных станций (МРС). Если в 1940 г. было выставлено 112 ставных неводов, то в 1944 г. – 158. Также произошло резкое увеличение и по другим орудиям лова.

Прошедшие годы войны характеризуются большими изменениями в организации добычи в рыболовецких колхозах Камчатской области, прежде всего, стали создаваться МРС[5], число которых увеличилось до четырех. Начавшие свою деятельность в 1940 г. МРС в 1944 г. располагали 40 ставными морскими неводами, 38 селедочными ловушками, пятью «коротышами», 41 закидным неводом и 150 плавными сетями против 18 ставных неводов в 1940 г. Наряду с оснащением МРС увеличилось и количество орудий лова, эксплуатирующихся колхозами, обслуживаемыми МРС. Появляются новые орудия лова, и, наконец, десятки колхозов вышли на активный лов трески, а в районах Петропавловском, Усть-Кам-

чатском и Карагинском колхозы впервые за время своего существования выходят на лов лосося и сельди ставными морскими неводами.

Наряду с увеличением количества орудий лова, а также с увеличением добычи рыбы резко увеличилось количество рыбокомбинатов и колхозов, работающих на лове в течение круглого года. Таким образом, добыча рыбы на Камчатке в период войны перестала носить резко выраженный характер сезонности и рыбная промышленность перешла на круглогодичную добычу и обработку рыбы.

Наряду с общим увеличением добычи рыбы выросло и количество пород добываемых рыб. Если до войны ловили только лосось и сельдь, то в годы войны резко увеличилась добыча таких пород рыб, как треска, минтай, навага, камбала и краб. Если в 1940 г. вышепоименованных пород рыб было добыто 76 тыс. ц, то в 1944 г. за девять месяцев добыто 431 тыс. ц.

Наряду с ростом добычи разнорыбицы резко увеличилась и добыча лососевых пород. Если в 1940 г. добыто было лосося 568 тыс. ц, то за девять месяцев 1944 г. добыто 1098 тыс. ц. Резко увеличилась и выработка консервов. Если в 1940 г. было выработано 234 тыс. ящ., то в 1944 г за девять месяцев выработано 561 тыс. ящ. (выработка увеличилась на 239,7%). Если в довоенные годы рыбная промышленность Камчатки приносила колоссальные убытки государству, достигшие в 1940 г. 46,4 млн. руб., то в 1943 г. она дала прибыль в 152,7 млн. руб. и в 1944 г. запланировано [получить] 163 млн. руб. Отсюда вывод, что рыбная промышленность Камчатки за годы Великой Отечественной войны из убыточной стала прибыльной.

В 1944 г. перед ней была поставлена задача добыть и обработать 1.600 тыс. ц рыбы и выработать 653 тыс. ящ. консервов. С этой задачей рыбаки Камчатки справились[6].

В 1944 г. было выставлено и эксплуатировалось 150 неводов, в том числе с селедочными ловушками – 112. На 11 ставных неводах были выставлены двойные ловушки, кроме того, рыбокомбинатами и МРС были выставлены 38 неводов «коротыш», а также находилось в эксплуатации 419 ставных и плавных сетей, 153 закидных невода, 335 вентерей и 18.400 крабовых сетей.

5. КОЛИЧЕСТВО ЯПОНСКОЙ ПРОДУКЦИИ ПО РАЙОНАМ ОХОТСКО-КАМЧАТСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

В 1941 г. по десяти районам конвенционных вод японцами приготовлено продукции 797.088,99 ц.

В 1942 г. по пяти районам конвенционных вод японцами приготовлено продукции 513.943,58 ц.

В 1943 г. по четырем районам конвенционных вод японцами приготовлено продукции 506.726 ц (из них консервов – 457.930 ящиков).

В 1944 г. по трем районам конвенционных вод японцами выловлено 194.105 ц.

6. ЗАПОЗДАЛОЕ ПРИБЫТИЕ И ОТБЫТИЕ АРЕНДАТОРОВ

В 1944 г. японские арендаторы прибыли на рыбопромыслы с большим опозданием, в сравнении с прошлым годом, – почти на месяц. Вместо средних чисел июня, как они прибывали раньше, в этом году в большинстве приехали в середине и даже в конце июля. Первые пароходы с японскими арендаторами прибыли на 31 японский завод 19 июля. Свое опоздание арендаторы объясняют недостатком пароходов, вызванным войной[7].

В действительности причины запоздалого прибытия японских арендаторов кроются не только в ограниченном количестве пароходов, а, главным образом, в военно-политической обстановке, вызванной войной в северной части Тихого океана и разгромом Красной Армией европейского союзника Японии – фашистской Германии.

Согласно условиям аренды морских рыболовных участков на Дальнем Востоке, лов рыбы японцами в камчатских водах должен быть прекращен и рыболовные орудия должны быть окончательно убраны к 28 сентября. Только 15 сентября на побережье начали прибывать первые пароходы за японскими рабочими и продукцией.

После 28 сентября около наших берегов находилось шесть японских пароходов, которые ввиду шторма не грузились. 16 октября на японские заводы за №№ 31, 33 и 806-ю базу пришли пароходы за арендаторами, но навигационные [свидетельства] у них были просрочены. На их оформление разрешения у пограничных властей не было. На 21-м японском заводе оставалось 69 человек, которых японцы самовольно, без соответствующего оформления, сняли на пароход, который убыл в Японию.

16 октября администрация 806-й базы также произвела самовольно погрузку людей в количестве 150 человек, без разрешения пограничных властей, на пароход «Нирюхо-Мару». Рыбопродукция осталась на базе невывезенной. Последний пароход убыл в Японию только 8 ноября, т.е. на сорок дней позже разрешенного срока.

7. ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ ЯПОНСКИХ РАБОЧИХ

Как известно, японцы в 1944 г. полностью законсервировали рыболовные участки на восточном побережье (согласно Московскому соглашению от 30 марта с.г.), в Приморье, на Сахалине и в Охотском рыбо-

промысловом районе, а также многие участки и на западном побережье Камчатки. Общее количество японских рабочих по сравнению с прошлыми годами значительно уменьшилось.

Если в 1942 и 1943 гг. на отдельных заводах и базах западного побережья Камчатки количество рабочих было выше уровня 1941 г., то в 1944 г. в результате своевременно принятых Вторым Дальневосточным отделом[8] мер количество рабочих, завезенных на эксплуатируемые участки было примерно равным уровню 1941 г. Согласно имеющимся данным, численный состав японских рабочих и администрации по всем промыслам составляет 512 чел. Количество японцев, прибывших на западное побережье Камчатки только на заводы, действующие в сезоне 1944 г., составляло: в 1941 г. – 5033, 1942 г. – 5942, 1943 г. – 5372, 1944 г. – 5124 чел. Характерно отметить, что состав въехавших в текущем году японцев состоит из молодежи до 19 лет и стариков свыше 42 лет, т.е. пожилых, малопригодных или совсем освобожденных от службы в армии. В числе рабочих есть явно малолетние подростки, которым увеличен возраст только потому, что «Дальрыба» не разрешает использование детского труда на рыбопромыслах. В этом году имеется большое количество инвалидов войны с серьезными физическими недостатками.

В текущем году произошло дальнейшее сокращение количества японских рыбопромыслов на Камчатке и обслуживающего их состава рабочих. В этом году действовало всего одиннадцать рыбоконсервных заводов и одна рыбообрабатывающая база.

Количество японских арендаторов на участке Соболево – Усть-Большерецк в 1944 г. составило 5124 человека, т.е. уменьшилось по сравнению с 1943 г. на 4305 человек. Возрастной состав японских рабочих на указанном участке был следующий: до 19 лет – 691, от 19 до 24 лет – 409, от 24 до 35 лет – 1001, от 35 до 42 лет – 995, старше 42 лет – 2028… Произошло увеличение старших возрастов в сравнении с прошлым годом на 9%, т.е. старше 42 лет в прошлом году было 31% арендаторов, а в этом году – 40%.

Относительно подбора рабочих переводчик завода № 20 Момма Тоору заявил: «В сезон этого года японское правительство дало указание отобрать на рыбопромыслы людей бракованных, непригодных к военной службе, но рыбу ловить они могут».

Японские рабочие, прибывшие на Камчатку, имели заморенный вид. Наблюдались случаи, когда рабочие пекли на кострах свежевыловленную рыбу и с жадностью ели ее без соли и приправ. Такие рабочие не могли интенсивно работать. Например, 6 июля с.г. во время разгрузки парохода «Ункай-Мару № 15» старший рабочий Танако Хандзиро не мог ничем поддержать дисциплину среди рабочих и ускорить разгрузку.

Он начал ругаться, затем бросился на рабочих и избил одного из них за то, что тот вяло работал.

Рабочие не полностью обеспечены спецодеждой, даже курибаны[9] работали босыми в ледяной воде. Рабочий день доходил до 15–17 часов в сутки. В результате плохого питания, необеспеченности спецодеждой и большой продолжительности рабочего дня возникали массовые заболевания рабочих. Так, например, только на заводе № 19 было зарегистрировано 490 случаев заболеваний. Из них: от простуды – 39, нервных – 76, органов кровообращения – 13, легочных – 11, желудочно-кишечных – 155, кожных – 42, суставов – 19, ранений на производстве – 185 случаев. Заводские больницы не могли вместить всех больных, поэтому некоторые из них находились в общих бараках вместе со здоровыми. Только на день отъезда арендаторов на заводе № 32 было 24 человека тяжело больных.

Несмотря на указанные недостатки, арендаторы работали интенсивно. Все невода были поставлены в декадный срок со дня выгрузки. После постановки неводов на заводах проводились праздники «Амиороси». На праздниках рабочие пили саке, пели национальный гимн и военные песни, администрация произносила речи для поднятия духа рабочих, молодые рабочие маршировали.

Так, на заводе № 18 праздник начался 19 июня маршем молодых рабочих и пением национального гимна. Перед строем выступил с речью участковый доверенный Араки, который сказал: «Надеюсь, все вы знаете, для чего мы приехали на Камчатку, поэтому должны приложить все силы для вылова рыбы, и так как у нас осталось немного времени, то мы должны приложить все силы на выполнение плана, который нам дан фирмой. Каждый должен знать, что наша героическая армия ведет ожесточенную войну против наших врагов Англии и Америки. Мы здесь находимся на фронте, мы добываем продукты для нашей страны. Поздравляю вас с праздником «Амиороси!». Затем районный доверенный Омата кричал «Банзай!» за императора, за армию, за летчиков, сражающихся против Англии и Америки.

8. ПОЛИТИЧЕСКИЕ НАСТРОЕНИЯ ЯПОНСКИХ АРЕНДАТОРОВ

О политических настроениях японцев можно судить лишь по высказываниям администрации, да и та в этом году менее разговорчива, чем в прошлом. А что касается рабочих, то они настолько забиты, что не смеют отвечать на самые безобидные вопросы, в их взглядах чувствуется лишь приветливость и нестерпимое любопытство.

В этом году арендаторы встречали наших представителей обычно у границы заводов, первыми здоровались, тогда как в прошлом году иног-

да даже не отвечали на приветствия. В этом следует усматривать настороженность арендаторов и желание показать свою любезность.

В разговорах [они] старались подчеркнуть дружбу Японии к СССР. На некоторых заводах вывешены снимки Сталина и Мацуока[10]. Об отношении Японии к СССР переводчик завода № 20 Камура рассказал следующее: «Когда мы выезжали на Камчатку в этом году, нам говорили, чтобы мы поддерживали дружеские отношения с русскими представителями, и одновременно предупреждали, что могут быть со стороны русских всевозможные притеснения. Это мы учитывали, но когда мы приехали на Камчатку, то оказалось не так. Русские относятся к нам очень хорошо, все вопросы разрешаются только положительно. Мы очень рады, что русские понимают, что их сосед Япония тоже воюет с большими трудностями».

Вместе с тем имеются факты явно враждебного отношения к СССР. 5 августа старший переводчик завода № 33 Имура Набухиса заявил начальнику Кошегочинского поста лейтенанту Безрукову следующее: «Конечно, концессии на Сахалине для нашей страны давали пользу, но малую. Япония теперь и так страна богатая. Но это временное явление. Японское правительство отдало вам концессии, а потом опять возьмет, как, например, Румыния отдала вам Бессарабию, а потом обратно взяла. Я затрудняюсь верить вашим газетам. В наших газетах правда, а в ваших нет».

В разговорах о войне проявляют беспокойство. Механик катера завода № 18 Хаяси говорил: «Говорю вам от всего сердца, что, следуя на Камчатку, пришлось очень много пережить, иногда хотелось плакать. Причина – это боязнь быть потопленным американскими подводными лодками, которые снуют в Охотском море и топят наши пароходы даже у берегов Японии».

На успехи Красной Армии и союзных войск арендаторы реагируют болезненно. Кроме того, на западном побережье Камчатки прибоем было выброшено много трупов японских солдат и офицеров. Это вызвало еще большее уныние среди японцев.

По вопросу о войне в Европе администрация японских заводов высказывается или за то, чтобы Германия как можно дольше держала фронт, или бы скорее подписала мир с Советским Союзом. Как в том, так и в другом случае они считают, что для Японии облегчится положение на фронте в войне с Англией и Америкой. Относительно действий союзников почти все высказывания сводятся к тому, чтобы посеять рознь между Объединенными нациями: что Чан Кай-ши[11] при помощи Советского Союза душит коммунистов, или что после войны во всей Европе установится советская власть или другая власть, близкая к советской системе, как, например, в Югославии, Польше и Чехословакии.

Относительно пролонгации рыболовной конвенции участковый доверенный заводов №№ 18 и 19 Араки Масакичи сказал следующее: «Продление договора о рыбной ловле мы, японцы, рассматриваем как фактор, свидетельствующий о дружбе между СССР и Японией. Японцы прекрасно понимают значение этого соглашения. Все газеты писали об этом. Но между нами говоря, мы, конечно, не являемся друзьями, мы только дипломатические друзья, особенно в 1944 г. Мы открыто называем себя друзьями, и это не случайно. В Японии ходят слухи, что Мацуока с марта 1944 г. находится в Москве. Об этом нигде не пишут, но, вероятно, это так».

Наряду с мирными высказываниями и с заигрыванием в дружбу с Советским Союзом, арендаторы готовились на случай нападения на СССР. На заводах наблюдались случаи проведения военных занятий – строевые, штыковой бой, перебежки и переползания, метание гранат. На заводы была завезена «спецодежда» цвета хаки: на завод № 18 – 186, на завод № 19 – 164, на завод № 20 – 158 и на завод № 21 – 160 комплектов. Эта «спецодежда» никому, кроме администрации, не выдавалась, а хранилась как неприкосновенный запас до окончания путины.

9. О ПРОИСШЕСТВИЯХ В ПОГРАНИЧНОЙ ПОЛОСЕ

5 июля 1944 г. против японского завода № 34 в 1,5 милях от берега на якоре под разгрузкой стоял японский пароход «Синмей-Мару». Во время разгрузки неизвестной подводной лодкой пароход был торпедирован и затонул. Все японские рыбаки спасены, они выгрузились на кунгасы и катера за десять минут до торпедирования. Из команды погибло три человека. Основной груз к моменту потопления был выгружен. Из ценных материалов затонули только невода. Доверенный завода № 34 обратился с просьбой разрешить им с потопленного парохода с кунгасов крючками сквозь открытые люки выловить невода…

6 июля пароход «Обь», груженный углем, следовал из Владивостока в Петропавловск через пролив Лаперуза. В 9 часов утра был торпедирован неизвестной подводной лодкой, после чего затонул. Пароход затонул на траверзе Озерной примерно в 53 милях от берега в координатах 51° 56' с.ш. и 154° 56' в.д. Из числа команды (35 человек) спаслось 21, погибло 14.

19 июля пароход «Дальстрой» в координатах 48° 42' с.ш. и 156° 43' в.д. подобрал 17 японцев из числа команды потопленного парохода «Ниппе-Мару» и доставил их в Усть-Большерецк, откуда эти японцы были переданы на японский завод № 24.

В течение долгого времени на западное побережье морем выбрасывало большое количество спасательных костюмов [японского] проис-

хождения, как с трупами, так и без них, а также другие различные вещи, очевидно, с потопленных японских пароходов…

За период с 15 июня по 25 октября было зафиксировано большое количество (43 случая) нарушений государственной границы СССР в районе Камчатки и Командорских островов американскими самолетами. За это же время на Камчатку совершили посадку 13 американских самолетов. В соответствии с нормами международного права 79 американских летчиков – экипажи данных самолетов – были интернированы[12]…

11. ОБ ОХРАНЕ ЯПОНСКОГО ИМУЩЕСТВА

Согласно условиям аренды морских рыболовных участков, арендаторы обязаны увозить рыболовные сети в конце каждого рыболовного сезона до 28 сентября, но они могут оставлять на своих участках все остальные орудия, необходимые для рыболовства, до будущего рыболовного сезона под охраной сторожей – подданных СССР.

В текущем году на всем восточном побережье и частично на западном японцы рыболовные участки не эксплуатировали. По примеру прошлого года японцы должны были внести деньги на оплату сторожам. Следовательно, срок договорных обязательств между «Ничиро» и колхозами на охрану имущества японских рыбопромышленников истек еще в начале рыболовного сезона, колхозы прекратили оплату сторожам. Ввиду отсутствия японского консула в Петропавловске (консул прибыл только 21 сентября), 6 июля нами было внесено предложение, что вопрос об оплате за охрану японского имущества необходимо поставить перед японцами во Владивостоке. 17 августа нам сообщили, что в скором времени в Петропавловск должен приехать японский консул Такао. По его приезде нам надлежало договориться о продлении договоров. 28 сентября из Владивостока нам сообщили, что начальник «Дальрыбы» т. Орехов 25 сентября заявил доверенному «Ничиро» о том, что договор об охране целесообразно заключить в Петропавловске.

Рыболовецкие колхозы ежегодно несут охрану рыбных заводов и баз на конвенционных участках фирмы «Ничиро». Время охраны в году – 9 месяцев, т.е. с момента окончания эксплуатации и до начала путины следующего года, а законсервированные заводы охраняются круглый год.

Каждый завод или база имеет одного сторожа. Фирма «Ничиро» за каждый пост уплачивает колхозу в среднем 125–200 руб. в месяц, в зависимости от объекта; дополнительной денежной компенсации за неиспользование выходных и праздничных дней фирма не оплачивает, спецодеждой не обеспечивает. В колхозах колхозники минимально зарабатывают в месяц 600–700 руб., сторожа колхозного имущества, где

обычно используются старики или инвалиды, получают твердую оплату в размере 300–350 руб. в месяц, имеют выходные, праздничные дни, а также обеспечиваются теплой спецодеждой.

В результате охрану заводов и баз фирмы «Ничиро» за такую плату нести отказываются, в силу чего колхозы вынуждены назначать сторожей с дополнительной оплатой за счет колхозных средств от 150–225 руб. Таким образом, [они] практически оплачивают труд сторожей 350–400 руб. в месяц, что создает убытки колхозу по каждому посту на эту сумму. Кроме того, фирма «Ничиро» не все посты обеспечивает отоплением и освещением, в результате чего колхозы вынуждены нести еще дополнительные расходы, создающие убытки колхозам в сумме 800–900 руб. в сезон.

Безусловно, что в дальнейшем колхозы от охраны заводов и баз фирмы «Ничиро» нести убытки не могут, и, если в дальнейшем не будет увеличения оплаты в пределах нормальных заработков колхозников в колхозах, то правления рыболовецких колхозов, несомненно, будут ставить вопрос о снятии с них обязанностей по охране.

Исходя из вышеизложенного, 2 октября мы сообщили японскому консулу следующие предварительные условия, на которых колхозы могут согласиться продолжать нести охрану имущества «Ничиро»:

1. Оплата сторожу завода 400 руб. в месяц и базы 350 руб., включая сюда страховые начисления и компенсации за неиспользованные выходные и праздничные дни.

2. Фирма «Ничиро» должна отремонтировать жилые помещения (сторожки), обеспечить [их] достаточным количеством топлива (уголь и дрова) и осветительным материалом (керосин) за счет фирмы.

3. В тех случаях, если фирма не сможет обеспечить пост топливом и освещением, она выплачивает колхозу по 100 руб. в месяц за каждый пост.

4. Обеспечить каждый пост спецодеждой, а именно: тулуп меховой – 1, валяные сапоги – 1, кожаные сапоги – 1, шапка меховая – 1, рукавицы – 2 пары и дождевик брезентовый – 1. Если же фирма не предоставляет указанного натурой, то правление колхоза само обеспечивает указанным, а фирма оплачивает последнему по 480 руб. в сезон.

На всех заводах, базах фирма обеспечивает сторожам за счет причитающихся им сумм за охрану достаточным количеством продовольствия (последнее предложение относится только к участкам, которые эксплуатировались в 1944 г.).

Только 24 октября японский консул заявил, что по его предложению переговоры о пролонгации договоров на охрану имущества «Ничиро» должны проходить во Владивостоке, поскольку там находится представи-

тель фирмы, а также и то, что консулу перед выездом из Токио было сообщено, что в Петропавловске по этому вопросу переговоры вестись не будут, и поэтому консул для ведения данных переговоров не был подготовлен…

АВПР, ф. 0348, оп. 11, п. 4, д. 1, л. 280–315.

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] Первый японский рыбоконсервный завод был построен на восточном побережье полуострова в районе Усть-Камчатска. Он принадлежал Сецутаро Цуцуми. На западном побережье подобное японское предприятие возникло в 1911 г. В этом сезоне оно произвело всего 670 ящ. (Подробнее см. Унтербергер П. Ф. Приамурский край 1906–1910 гг. – СПб., 1912. – С. 305–306.; Всеподданнейший отчет губернатора Камчатской области действительного статского советника Мономахова за 1912 и 1913 гг. – С. 29).

[2] В 1910 г. русские имели два консервных завода: по одному на западном и восточном побережьях Камчатки.

[3] Название крейсера приведено неверно. Правильно – «Лейтенант Дыдымов». Назван в честь Акима Дыдымова, одного из пионеров русского китобойного промысла в тихоокеанских водах, пропавшего в море в конце 1890 г. Корабль погиб 4 декабря 1922 г. во время эвакуации белой администрации и войск из Владивостока, предположительно в 100–150 милях от Шанхая. Он входил в состав третьего дивизиона Сибирской военной флотилии, возглавляемой контр-адмиралом Ю. К. Старком. На «Лейтенанте Дыдымове» находилось свыше 80 чел. команды и пассажиров-кадет. Никто из них не спасся.

[4] Вот как советская сторона оценивала результаты начала действия советско-японской конвенции 1928 г. «1929 г. является первым годом проведения в жизнь новой рыболовной конвенции. Работа… осложнялась тем, что японцы были настроены сорвать конвенцию, поскольку она не предоставляла им никаких исключительных прав. Переговоры с японцами затянулись на целый год. Основными моментами переговоров являлись:

До торгов: а) сдача участков без торгов; б) домогательство японцами совместного регулирования и администрирования; в) предоставления японцам более свободного рыболовства – смягчение взысканий и нарушений; г) недопущение к торгам других иностранцев; д) предоставления одинаковых прав с госпромышленностью. На первые торги 28 февраля 1928 г. японцы не явились. Торги проведены без их участия. Успешное выступление на этих торгах советского частного сектора.

После торгов: а) отмена этих торгов, признание их незаконными; б) передача участков, заторгованных частниками; в) возвращение участков, переданных АКО. На вторые торги 15 марта японцы тоже не явились, и только на третьих торгах 5 апреля японцы выступили. Выступление Уда Каничиро.

Переговоры после торгов: а) отмена выступления Уда – передача участков Ничиро; б) передача участков, заторгованных частниками: в) арендная плата по концессионным промыслам.

...Результаты торгов 1929 г. далеко неблагоприятны для японцев... Число заарендованных советской промышленностью участков возросло с 43 до 143, что составляет 32% всех сданных в аренду участков. Госпромышленность получила в счет нормы без торгов часть участков, эксплуатировавшихся в прошлом японцами и закрепила их за собой, несмотря на домогательства японцев возвратить эти участки. Как результат неблагоприятных для японцев торгов мы имели несомненный раскол и разброд в спаянности "Кумиай" среди японских промышленников, полнейшую утерю авторитета в прошлом очень влиятельно фирмы "Ничиро" и значительные убытки, понесенные ею... падение акций этого общества и его неминуемого краха, предотвращенного только в самое последнее время коренной реорганизацией и финансированием со стороны финансовых объединений Японии» [ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 167, л. 34].

[5] МРС – моторно-рыболовные станции – на Камчатке появились в 1930-х гг. МРС в Петропавловске была организована в 1932 г., в Усть-Камчатске – в 1933 г.

[6] За 1944 г. камчатские рыбаки выловили 1692,5 тыс. ц, в том числе 1120,1 лосося и 123,7 сельди. Всего за 1941–1945 гг. они добыли 7091,4 тыс. ц, в их числе 4982,1 тыс. ц лосося (70,3%) и 657,7 тыс. ц сельди (9,3%). Выпуск консервов составил, тыс. ц: в 1942 г. – 30.300, в 1943 г. – 39.600, в 1944 г. – 28.138 и в 1945 г. – 24.696. Советская рыбная промышленность на Камчатке в 1940 г. сработала с убытком в 46.361 тыс. руб. Ее прибыль за 1941 г. составила 59.437, за 1942 г. – 116.164, за 1943 г. – 152.650, за 1944 г. – 97.458 и за 1945 г. – 25.280 тыс. руб. Послевоенный 1946 г. завершился с убытком в 43.762 тыс. руб.

[7] Всего в 1944 г. на Камчатку из Японии прибыло 4955 рабочих и 169 служащих. В течение сезона из них умерло 9 человек.

[8] Имеется в виду подразделение НКИД СССР.

[9] Курибаны – рабочие по обслуживанию (спуску на воду и подъему на берег) плавсредств, использовавшихся для ловли рыбы и перевозки грузов на морских промысловых участках.

[10] Мацуока – министр иностранных дел Японии. После окончания Второй мировой войны предстал в качестве обвиняемого на Токийском судебном процессе над японскими военными преступниками. Наказания не понес, так как умер во время процесса.

[11] Чан Кай-ши – генералиссимус, глава «гоминдановского режима» в Китае, свергнутого коммунистами в 1949 г. После поражения эвакуировался на о. Тайвань, на котором создал «Тайваньский гоминдан».

[12] В течение рыболовного сезона 1944 г. японские суда, самолеты и арендаторы 13 раз нарушали государственную границу СССР. Так, днем 9 июля в районе м. Лопатка самолет типа СБ–98 на высоте 100 м вошел в воздушное пространство СССР. Он был обстрелян советской зенитной батареей, безрезультатно израсходовавшей 16 снарядов. Утром 24 июля в районе м. Сивучий самолет типа МР–97 на высоте 500 м нарушил границу и заходил в хвост советскому самолету на дистанции 400 м.

В. И. БОРИСОВ

К ВОПРОСУ ОБ ИЗМЕНЕНИИ УСТЬЯ РЕКИ КАМЧАТКИ И СОЛЕНОСТИ НЕРПИЧЬЕГО ОЗЕРА

Нерпичье – озеро лагунного типа, самое большое озеро на Камчатке. Площадь его зеркала равна 552 квадратных километров. Озеро соединяется протокой Озерной с устьевой частью реки Камчатки. Его местное название «Колко-Кро», где «Колко» – ломающееся (ительмен.), «Кро» – озеро. Буквально название означает «озеро, на котором ломается лед». «…В этом озере имеются большие полыньи, и ветер легко разрывает озерный лед» [С. Бергман, 1932; С. Крашенинников, 1949]. Современное название озеру дано русскими казаками в начале XVIII в. в связи с тем, что в него заходило большое количество нерпы (ларги).

Берега озера издавна были заселены, на обеих террасах, расположенных на восточном берегу, находились неолитические ительменские поселения, причем на отдельных участках территория, занятая под юртовища, простирается около пяти километров.

Первое русское поселение на берегах озера образовалось только в 1923 г. После того как на Усть-Камчатск обрушилась волна цунами, трое его жителей построили на берегу впадающей в озеро речки Крутой, в четырнадцати километрах от Усть-Камчатска, первые землянки. Так возникло селение Крутоберегово. Кроме него, непродолжительное время существовали поселки Тонкий мыс и Култук.

В настоящее время озеро горько-соленое, сюда во время шторма поступает морская вода. Известный камчатский исследователь С. П. Крашенинников не указывает на соленость озера, но отмечает, что «иняха… водится в озере Нерпичьем в превеликом множестве». Учитывая, что инняхой (иняшкой) называют корюшку малоротую, обитающую в пресноводных водоемах, можно утверждать, что в середине XVIII в. озеро было пресноводным.

К. Дитмар, чиновник по особым поручениям при губернаторе В. С. Завойко, писал: «Нерпичье озеро представляет большой пресноводный бассейн». В 1908–1909 гг. в устьевой части реки Камчатки и Нерпичьем озере работал начальник зоологического отдела экспедиции Рябушинского П. Ю. Шмидт. Он отмечает, что «…вода в озере совершенно пресная, так как непосредственного сообщения озера с морем в настоящее время нет».

Исследования И. И. Куренкова, проведенные в 1950–1960 гг., показали, что вода в разных частях озера была солоноватой – 3–4 промилле,

а зимой у дна была очень высокой и достигала 22 промилле (промилле – тысячная доля, способ выражения концентрации растворов – *ред.*).

Возникновение Нерпичьего озера относится, видимо, к голоцену. Оно обусловлено следующими факторами:

– постепенным поднятием морского побережья;

– аллювиальными отложениями, образуемыми активной деятельностью реки Камчатки;

– блокированной деятельностью морского прибоя.

Мощность речного потока и блокированная деятельность морского прибоя в течение тысячелетий образовали несколько песчано-галечных кос, которые формировали и до настоящего времени формируют устье реки Камчатки.

Методику образования устьевой дельты подробно описал участник экспедиции Рябушинского В. Лебедев: «В течение нескольких веков с изумительной правильностью повторяются одни и те же явления: океанским прибоем река прижимается к ранее построенной косе и передвигает свое устье с востока на запад; в это время море строит к югу от нее следующую косу. Подпор реки морем все более увеличивается, уровень реки и озера Нерпичьего повышается, и, наконец, река прорывает косу в месте наименьшего сопротивления; тогда море вновь отклоняет реку к западу и строит следующую косу. Таких кос, разделенных узкими и глубокими древними руслами р. Камчатки, около двадцати. Первая из них, как было упомянуто, находится к югу от Сергучихина озера, и это озеро, таким образом, представляет собою первое из русл р. Камчатки, выходившее в океан. Процесс образования и прорыва кос непрерывно продолжается и в настоящее время.

В начале XIX столетия нынешняя коса р. Камчатки совершенно не существовала. Река Камчатка текла по большому нынешнему заливу, отделенная от океана теперешней заводской косой, в которую входили и три небольших островка, расположенных восточнее последней. Когда устье р. Камчатки было близ слепого конца Большого залива, река порвала косу у Поперечного залива, и к югу от нее была отложена часть нынешней косы.

В 1851 г. река вторично прорвала косу к югу от селения, обратив прежнюю косу в островки, и с тех пор коса непрерывно нарастает до настоящего времени, причем прирост ее за последнее время достигает до 100 сажень в год (сажень равна 2,13 м – *ред.*). Вместе с увеличением подпора уменьшается быстрота течения реки, заливаются покосы и западные берега оз. Нерпичьего и значительно падает высота речных приливов. Настоящей дельты р. Камчатка теперь не строит: река впадает не в озеро, а в океан, где сильное береговое течение относит осадки к югу.

Таким образом, лишь северная часть области впадения р. Камчатки сложена дельтовыми отложениями, южная же половина представляет результат работы моря. Поэтому отложения р. Камчатки соответствуют типу “загороженных” или “блокированных” дельт».

О росте косы сообщает К. Дитмар: «Устье, открывающееся в море, в настоящее время всякий год подвигается сажени на четыре к западу».

«Устье реки по наблюдениям с 1854 по 1906 гг. постепенно теперь передвигается к *WSW*, но есть указания, что оно двигалось и в обратную сторону», – читаем в лоции Восточного океана, выпущенной в 1910 г.

Если за основу взять устье реки, находящееся по ее генеральному течению, то ежегодно наблюдается рост восточной (Дембиевской) косы, как правило, в южном направлении. Так, в конце XIX в. – начале XX в. рост характеризовался следующими данными (собраны механиком Камчатского торгово-промышленного общества И. П. Ляппялуото):

– в 1854–1882 гг. – 1200 м;
– в 1882–1903 гг. – 8000 м;
– в 1903–1904 гг. – 210 м;
– в 1905–1910 гг. – 770 м.

По данным Камчатской комплексной экспедиции, работавшей в 1930-х гг., рост косы составил:

– в 1932–1933 гг. – 1000 м;
– в 1933–1934 гг. – 350 м;
– в 1934–1935 гг. – 300 м.

Со второй половины 80-х гг. XX в. происходит значительный рост Дембиевской косы в южном направлении.

После очередного прорытия устья озеро Нерпичье осолонялось, но по мере перемещения устья к югу этот процесс замедлялся и наконец, достигнув критической точки, завершался, то есть поступление морской воды в озеро прекращалось.

Смена солености озера, безусловно, отражается на его ихтиофауне. Осолонение ведет к быстрой гибели пресноводных гидробионтов и изменению сложившихся на данном этапе биологических сообществ, что ведет к резкому сокращению кормовой базы рыб данного ихтиокомплекса.

В устье р. Камчатки сходятся две стихии – сила и неиссякаемость самой большой реки полуострова с водами крупнейшего на планете океана – Тихого. Устье реки менялось неоднократно, но сегодня мы можем уверенно проследить это явление только на протяжении трех последних столетий.

Первые сведения об устье реки Камчатки были получены русскими в 1697 г. во время знаменитого похода В. Атласова, хотя сам пятидесятник в устье не был, «а по Камчатке реке к морю посылал он, Володимер,

казака…» Но известно, что задолго до похода анадырского пятидесятника на географических картах, составленных по рассказам казаков, р. Камчатка обозначена выше (севернее) Амур-реки, хотя точных очертаний самого полуострова русские, видимо, еще не знали.

Но уже на карте С. У. Ремизова «Чертеж вновь камчадальской земли», составленной около 1705 г., река имеет правильную конфигурацию и на ней указаны отдельные притоки.

Роль устья реки Камчатки резко возросла после Первой Камчатской экспедиции. Впервые стал известен путь на неведомый Восток, где в изобилии была пушнина – тот экономический фактор, который стимулировал массовое движение «встречь солнцу».

Проблемой, с которой постоянно сталкивались моряки, являлась глубина и местоположение бара. По собранным нами данным, устье реки неоднократно меняло свое местоположение. Первое сообщение об этом, относящееся к 1768 г., находим у капитана П. Креницына: «…а прежнее устье, в которое в 767-м году судами вошли, нынешнею весною заметало с моря, и зделался сухой берег, а прошла река в другом месте».

В 1728 г., в период Первой Камчатской экспедиции, устье, видимо, находилось значительно южнее современного. В вахтенном журнале бота «Св. Гавриил» читаем: «В половине 2-го часа, сотворя молитву, отвалили от берега и поплыли вниз по реке Камчатке. В половине 3 часа приплыли к устью реки Камчатки и легли на якорь за противным ветром».

Известно, что «Св. Гавриил» находился у пристани, расположенной примерно около бывшего райцентра (Усть-Камчатска). Зная, что скорость течения реки составляет шесть – семь верст в час, можно ориентировочно рассчитать расстояние, пройденное судном за один час, с учетом его транспортировки шлюпкой: восемь – девять верст южнее современного Усть-Камчатска.

К 1820 г. устье переместилось еще южнее и находилось примерно в тринадцати верстах от селения. Устье было очень мелководным, а течение таким сильным, что рыба, пройдя по устью, практически в верховья не поднималась, а нерестилась в Нерпичьем озере. Это косвенно подтверждают голодовки, разразившиеся на полуострове. А. С. Сгибнев сообщает: «…в течение 1816, 1817, 1818 и 1820 годов был такой неулов рыбы, что если бы не энергическия распоряжения П. Рикорда, (начальника Камчатки – *В. Б.*), то дело не обошлось бы без большой смертности между камчадалами». В этой ситуации местные жители обратились к проезжему иностранцу (англичанину) и под его руководством прорыли новое устье, находившееся примерно на месте современного.

М. Д. Тебеньков в своей работе «Географические замечания к атласу северо-западных берегов Америки, островов Алеутских и некоторых других мест северного Тихого океана», вышедшей в 1852 г., замечал:

«…Один год был даже такой, что бар оставался досуха занесенным песком. Это остановило тогда ход рыбы в реку и было большим несчастьем для туземцев».

Затем к 1850 г. устье опять отодвинулось намного южнее, и в июне 1851 г., во время паводка, река прорвала косу примерно на месте предыдущего прокопа.

Геолог К. Дитмар так описывает в середине XIX в. устье реки Камчатки: «Река Камчатка в области своего устья течет с северо-запада и затем почти под прямым углом поворачивает на юго-запад… При этом крупном изгибе реки с нею соединяется река Озерная… и заставляет реку Камчатку как бы уклониться от первоначального направления и повернуть на юго-запад. Соединившись, обе реки текут еще на очень коротком протяжении… и, прорвав береговую плотину, с шумом изливаются через глубокое устье в море».

На рубеже XIX–XX вв. устье опять находилось в шести – семи верстах южнее современного. Об этом свидетельствуют работы В. Маргаритова и А. Прозорова. В 1897 г. Маргаритов отмечал, что река, «пройдя вдоль длинной (верст шесть) “кошки”, впадает в море». Прозоров указывает на такую же конфигурацию устья: «Не доходя ста сажень до моря, река Камчатка делает крутой поворот к югу и потом течет еще семь верст вдоль морского берега, отдаленная от моря косой лишь в 30–40 сажень шириной».

В 1909 г. на Камчатке работала рекогносцировочная экспедиция под руководством П. Крынина. Она подробно исследовала устьевую часть реки и сняла подробный план, судя по которому устье лежало в то время в пяти верстах южнее Усть-Камчатска. Причем более трех верст перед впадением в залив река находилась между двух кос, то есть косы располагались параллельно друг другу. Это же явление наблюдается и сейчас, причем происходит заметный рост кос навстречу друг другу, а современное устье перемещается в южном направлении.

В. П. Портнягин, один из старожилов Нижне-Камчатска, подтверждает эту информацию: «Устье реки Камчатки было тогда (в начале века – *В. Б.*) там, где сейчас стоит Второй завод. Мальчишкой я приезжал туда, как сейчас помню».

В 1916 г. жители вручную прорыли напротив селения новое устье. В 1920 г. руководитель шведской экспедиции С. Бергман определял длину Дембиевской косы в десять верст, то есть устье в это время находилось на 2,5 версты ближе к Усть-Камчатску, чем в 1909 г. Следующее изменение устья произошло в 1923 г., когда в апреле «…громадная морская волна хлынула на берег около Усть-Камчатска, смыла два консервных завода, разрушила селение и изменила устье реки», – писал И. Гапанович.

Очередное подобное событие произошло в 1943 г., когда усть-камчатцы вручную прокопали новое устье, которое в настоящее время переместилось значительно южнее.

Следует отметить, что вопрос о создании в Усть-Камчатске морского порта с устройством канала поднимался неоднократно. Канал предусматривалось прорыть в месте, носившем название «переволока». Впервые такой проект выдвинул губернатор Камчатки В. С. Завойко, но его осуществлению помешало нападение англо-французской эскадры. Во второй раз вопрос был поднят после строительства и пуска двух рыбоконсервных заводов Акционерного Камчатского общества (1927–1928 гг.). В этот период остро стояла проблема отгрузки их продукции, которая доставлялась с берега Камчатского залива на деревянных кунгасах, в то время как наличие канала могло обеспечить ее проведение даже при большом накате.

Надворный советник А. Ф. Филиппеус, в конце XIX в. занимавшийся снабжением пунктов восточной Камчатки, подробно описывает трудности преодоления бара, образовавшегося при южном расположении морских кос. «Снабжение Нижне-Камчатска сопряжено с большими трудностями и опасностями; течение реки Камчатки близь устья никогда не бывает менее 4 узлов, а после снежной зимы доходит до 6 и 7 узлов. Устье загорожено баром и морская прибыль хотя несколько и спирает течение реки и углубляет фарватер на баре, но спор морской и речной воды почти постоянно производит страшную россыпь, через которую при малейшей морской зыби пройти невозможно. При благоприятных обстоятельствах, на прибылой воде, судно, сидящее не более 8 футов, может войти в реку и подняться до селения, но как для входа, так и для выхода надо терпеливо выжидать стечения благоприятных обстоятельств, а эти обстоятельства, особенно для парусного судна, иногда заставляют себя ждать по несколько месяцев… между тем, я никогда не форсирую, а спокойно на рейде выжидаю тихой погоды».

По данным, собранным комплексной экспедицией, работавшей в Усть-Камчатске в 1936 г., в барах погибло: в 1931 г. – 10, в 1932 г. – 8, в 1933 г. – 8, в 1934 г. – 5, в 1935 г. – 18, в 1936 г. – 1 чел. До 1936 г. ежегодно в барах тонуло в среднем по 10 человек. Трагедии продолжаются и в наше время, достаточно вспомнить о пограничной барже, перевернувшейся в устье р. Камчатки в 1999 г.

Устье изменялось и после морских катастроф – цунами. Так, вследствие этого, после волны, обрушившейся на поселок в 1923 г., соленость озера Нерпичьего увеличилась, и туда стало заходить на нерест большое стадо сельди.

Приамурский генерал-губернатор П. Ф. Унтербергер, посетивший Камчатку в 1910 г., писал: «В интересах рыболовства на р. Камчатке воп-

рос о все большем передвижении устья реки к югу требует особого внимания. В 1835 г. устье находилось против с. Усть-Камчатска, а теперь же отодвинулось приблизительно на 11 верст, причем река от Усть-Камчатска повернула почти под прямым углом к югу, течет параллельно к берегу и намывает постепенно несколько кос, отделяющих рукава реки от моря… Такая конфигурация устья затрудняет и ход рыбы, которая в вышележащие селения приходит уже лощалая. Население усиленно ходатайствует о прорытии косы против с. Усть-Камчатского, дабы восстановить прямой вход в реку, как он был в первой половине прошлого столетия. Жители готовы сделать это на свой счет. То же предлагает и рыбопромышленник Бирич».

Изменения устья реки Камчатки, наблюдавшиеся на протяжении XVIII–XX вв., показаны ниже.

Год	**Характер изменений**	
	искусственное	естественное
1768		+
1820	+	
1851		+
1910		+
1916	+	
1923		+ (цунами)
1943	+	
1996		+

Выводы: 1. Для регулирования солености озера Нерпичьего необходимо определить место на косе, где будет находиться устье и регулярно поддерживать его местонахождение.

2. Расположение устья в крайне южном положении создаст угрозу наводнения в устьевой части р. Камчатки и изменит место нереста части стада лососевых пород рыб бассейна реки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Приморскому генерал-губернатору

Представляя при сем на 12 листах переписку по вопросу о прорытии наружной косы при устье реки Камчатки и образовании, таким образом, нового устья. Долгом считаю присовокупить, что со своей стороны признаю этот вопрос вполне назревшим и требующим незамедлительного разрешения, как в интересах судоходства по реке Камчатке, так и рыболовного дела. Насколько важен и неотложен этот вопрос Ваше Высокопревосходительство, посетив в текущем году Усть-Камчатск, изволили лично убедиться, со своей стороны могу только в виде исторической справки присовокупить, что по данным современника адмирала Завойко, исследователя Камчатки геолога Дитмара, рыбка хахальца доходила в те времена (51–55 год) даже до селения Козыревского, и

обильно вылавливалась, вернее, вычерпывалась, ручными сетками – чиручами местным населением для корма собакам.

В текущем году, да и вообще в последние годы, она даже до селения Камаки (65 верст от устья) доходила в очень ограниченном количестве, главная же масса, не имея сил побороть стремительное течение спертого на баре устья реки, гибла в этом месте, выброшенная в громадном количестве на берег прибрежными бурунами. Насколько сильно на баре течение, и с каким трудом приходится его преодолевать, видно из того, что даже крупные породы лососевых, как красная и кижуч, в текущем году подходили к Усть-Камчатску около 12 верст от устья уже сильно изможденными, изменившими цвет, что обыкновенно делается в верховьях реки, когда рыба пройдет уже значительное расстояние от устья.

В отношении судоходства бар реки Камчатки настолько стал опасным для плавания, что им теперь совершенно не пользуются, и вся выгрузка и нагрузка, и вообще сообщение с берегом, производятся не через устье реки, а непосредственно с моря на косу. К сожалению, это можно далеко не всегда, так как Усть-Камчатский рейд слишком открытый от ветра и потому редко бывает спокойным, например, пароход «Чинг Туфу» в сентябре месяце потерял в Усть-Камчатске катер. Образование нового, более широкого и глубокого устья, несомненно, значительно облегчит это дело.

При представлении 13 апреля с.г. за № 216, мной приложена была карта устья реки Камчатки, съемка г. Ляппялуотто, на ней точно обозначено постепенное погодное образование наружной косы с последующим отодвиганием и сужением вследствие замывания устья реки, последнее явление было наводнение в низовьях реки Камчатки, угрожающее самому селению Усть-Камчатск. В текущем году наружная коса изменилась еще более, почти на версту, и уже наметилась отмель для дальнейшего ее образования, таким образом, устье реки Камчатки еще более подвинулось к югу и настолько уже приблизилось к морской рыбалке японца Цуцуми, которая два года тому назад была образована в четырех верстах от устья, что вся заходившая в устье рыба, прежде чем попасть в него, должна пройти мимо указанной рыбалки, благодаря этому улов рыбы у Цуцуми в текущем году был значительно выше, чем на рыбалках Крамаренко речная выше Усть-Камчатска, Бирича и Демби, одна речная, две морские.

Насколько мог, как неспециалист, выяснить опросные сведения, наибольше соответственным будет прорыть устье, в том месте, где оно было в 50-х годах, ниже рыбалки господина Бирича.

Это подтверждается, по-видимому, тем обстоятельством, что во время указанного весеннего разлива, а также и при сильных штормах именно в этом месте коса была больше всего размываема напором и прибоем воды. Как важно прорытие устья и для населения, и для рыбопромышленников, видно из того, что жители Усть-Камчатска, а также рыбопромышленник Бирич безвозмездно предлагают свои услуги для этого.

Но я полагал бы, что такое важное и общее в значении дело не следует предоставлять исполнению отдельных частных лиц, или даже обществу, ибо и те, и другие за предоставленные ими услуги будут претендовать на известную льготу.

Посему прорытие нового устья реки Камчатки подлежит выполнить средствами казны, которых нужно будет очень немного для этого.

Самое лучшее время для выполнения этой работы, насколько я выяснил по опросным сведениям, – конец апреля и начало мая, до начала хода первой рыбы чавычи, с половины мая.

К этому времени необходимо командировать, дабы еще не потерять одно лето, сведущее лицо, для руководства работ. А рабочих можно будет найти на месте или из жителей, или от рыбопромышленников за особую плату. Работа эта потребует, вероятно, при достаточном количестве рабочих не более двух недель.

Последующем благоволите Ваше Высокопревосходительство почтить уведомлением.

И.д. губернатора Перфильев. Правитель канцелярии Щербаков.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Приговор

1908 года мая 25 дня. Селение Усть-Камчатское Петропавловского уезда. Мы, нижеподписавшиеся, жители Усть-Камчатского селения, быв сего числа на общем полном сходе, обсуждали вопрос о положении некоторого устья реки Камчатки и о прорытии нового устья этой реки в том месте, где оно было в 1850-х годах, именно снята копия. В настоящее же время устье реки Камчатки отстоит от устья Камчатского селения на расстоянии измеренных до 12-ти верст, а потому во время, когда бывает большое половодье от снега, наносит вред поселению Усть-Камчатскому.

В 1905 году, когда была большая вода, от реки были размыты в селении огородные места и вода подходила под самые жилые и нежилые постройки, в селении грозила опасность, при ветре *О* снесло несколько построек, к счастью, не было таких сильных ветров, более тогда были затоплены пастбищные и сенокосные места по берегам реки Камчатки. Среди лета скоту мало было чем кормиться, и запас сена для скота на зимнее время был приготовлен на возвышенной морской кошке из морской травы. Год от года устье реки Камчатки отходит к западу и может дойти до того места, где оно было в 1830-х годах и тогда, как говорят старики, была голодовка от недохода рыбы, по селениям, что может повториться и в будущем.

Когда устье реки Камчатки было против селения, тогда всякая рыба шла раньше, чем теперь, и в большом количестве, например мелкая рыба хахальца шла с первых чисел апреля, и она доходила почти до Козыревского селения, на расстоянии 300 верст, а теперь бывает сюда она очень мало, не доходит до Усть-Камчатского селения по той причине, что устье реки Камчатки снесло на отмелое место, а морским прибоем эту рыбу во время ее хода выбрасывает на берег и засыпает песком. Также теперь бывает поздний ход и недоход всякого рода рыбы. Обсуждая вышеизложенное, мы, нижеподписавшиеся, пришли к заключению по прибытии к нам Господина Военного Губернатора Приморской обла-

сти, просить Его Превосходительство разрешить прорыть новое устье реки Камчатки с помощью жителей верхних селений по реке Камчатке. А главное – большое удобство для морских судов при выгрузке с них казенных и коммерческих грузов.

К этому приговору подписываются жители Усть-Камчатского селения.

ИСТОЧНИКИ

1. **Крашенинников С. П.** Описание земли Камчатки. – Петропавловск–Камчатский, 1994.

2. **Куренков И. И.** Пресное или соленое озеро Нерпичье? // Вопросы географии Камчатки. – Петропавловск-Камчатский, 1970.

3. **Дитмар К.** Поездки и пребывание в Камчатке в 1851–1855 году. – СПб., 1901.

4. **Крынин П.** Отчет по рекогносцировочным исследованиям в 1909 году рек Камчатского полуострова Камчатки, Большой и Авачи. – СПб., 1910.

5. Усть-Камчатская районная газета «Ленинский путь». – 1967. – 7 мая.

6. **Маргаритов В.** Камчатка и ея обитатели. – Хабаровск, 1899.

7. Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана в первой половине 18 века. – М., 1984.

8. **Сгибнев А. С.** Исторический очерк главнейших событий в Камчатке. – СПб., 1869.

9. **Сопоцко А. А.** История плавания В. Беринга на боте «Св. Гавриил» в Северный Ледовитый океан. – М., 1983.

10. **Прозоров А. А.** Экономический обзор Охотско-Камчатского края. – СПб., 1902.

11. Лоция Восточного океана. – СПб., 1910.

12. **Унтербергер П. Ф.** Очерк Приамурского края. – Владивосток, 1910.

13. **ЦГА ДВ РСФСР,** ф. 702, оп. 2, д. 769, л. 1–3.

14. **ГАКО,** ф. 541, оп. 1, д. 42, л. 30–31.

15. Краеведческие записки. – Петропавловск-Камчатский, 1973.

Уважаемые ветераны рыбной промышленности Камчатки!

Настоящее издание продолжает серию 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 для современных рыбаков и других жителей области, и желаете поделиться своими знаниями с земляками, обращайтесь в редакцию сборника.

Наш адрес: 683003, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Ключевская 35, КамчатГТУ, Гаврилов С. В. Контактный телефон 2–76–35.

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов
Выпуск 4

Ответственный редактор Гаврилов С. В.
Редактор Скрыпкина И. В.
Набор, верстка, оригинал-макет Гаврилов С. В.

Лицензия ИД № 02187 от 30.06.2000 г.
Подписано в печать 28.07.2001 г. Формат 61*86/16. Печать офсетная.
Авт. л. 10,5 п.л. Усл. печ. л. 9,7. Уч.-изд. л. 10,92. Тираж 120 экз. Заказ

Редакционно-издательский отдел Камчатского государственного технического университета

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