

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

*К. Дитмар*

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

*Н. Слюнин*

## ПРЕДИСЛОВИЕ

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

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

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

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

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

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

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

## ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

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