

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

1.1. ОРГАНИЗАЦИЯ РЕГУЛЯРНОЙ ПАРОХОДНОЙ СВЯЗИ ПОЛУОСТРОВА С МАТЕРИКОМ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Их причинами являлись:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.2

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.3

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

* Все даты по старому стилю.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.4

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

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

* Все даты по старому стилю.

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

1.2. СУДОХОДСТВО И РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

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

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

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

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

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

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

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

Послевоенные мероприятия по развитию отечественного судоходства в дальневосточных водах сводились:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.6

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

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

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

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

Таблица 1.7

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.8

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— один Георгия Демби: пароход ДФ «Индирика»;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.9

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.10

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.11

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

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

Таблица 1.12

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

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

— перевозка рабочих в оба конца — 7,5;

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

— перевозка готовой продукции с рыбалок — 45.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.13.

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

Продолжение табл.1.13.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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