

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дата прибытия, название судна

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

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

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

Дата ухода, название судна

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дата прибытия, название судна

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

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

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

Дата ухода, название судна

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

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

Итого: 30 судов (26 русских).

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.14

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дата прибытия, название судна

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

Всего: 15 судов (3 — ДФ).

Дата ухода, название судна

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

Всего: 10 судов.

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

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

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

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

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

Таблица 1.15

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.16

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

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

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

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

Таблица 1.17

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

* Подробные сведения имеются только за вторую половину года.

** Сделано 65 заходов.

*** Сделано 48 заходов.

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

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

Таблица 1.18

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 1.19

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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